Breslauer Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 6 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 230. Mittag-Ausgabe. Siebenundfünfzigster Jahrgang. — Verlag von Eduard Trewendt. **Donnerstag, den 18. Mai 1876.**

Deutschland.

0. C. Landtags-Verhandlungen.

57. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 17. Mai.

11 Uhr. Am Ministertische Camphausen, Graf zu Eulenburg, Achenbach, Friedenthal, Ministerial-Director Weishaupt, Geheime Räthe Rötger, Brefeld u. A.

Abg. Windthorst (Meppen) richtet an die Regierung folgende Interpellation: „Beabsichtigt die königliche Staatsregierung, den Häusern des Landtages noch in dieser Session eine Vorlage wegen Unterstützung derjenigen Landestheile einzubringen, welche durch Ueberschwemmungen und sonstige Naturereignisse im verflossenen Winter resp. im Anfange dieses Frühjahrs so schwer gelitten haben?"

Abg. Windthorst (Meppen): Die Frage, die ich an die Regierung gestellt, ist in sich klar und bestimmt. Die traurigen Naturereignisse, die dieselbe veranlaßt haben, sind allgemein bekannt, und ich enthalte mich deshalb, dieselben hier nochmals vorzuführen. Ob eine weitere Erörterung der Angelegenheit zweckmäßig sein wird, kann nur abhängen von der Antwort, die wir zu erwarten haben.

Minister Graf zu Eulenburg: Auf die Interpellation kann ich erwidern, daß noch in dieser Session ein zusammenhängender Gesetzentwurf oder getrennte Vorlagen dem Landtage zugehen werden, welche die Zustimmung des Landtages zu Leistungen von Beiträgen aus der Staatskasse an die durch die Ueberschwemmungen in ihrem Haus- und Nahrungsstande Geschädigten bezweckt, ebenso an diejenigen, welche an Deichverbänden betheiligt sind und die Lasten, die ihnen durch einen Neubau von Deichen auferlegt werden, allein zu tragen nicht im Stande sein werden, sowie endlich zur Unterstützung der durch den Bergsturz in Caub direct Geschädigten. Wenn bisher derartige Gesetzentwürfe nicht vorgelegt wurden, so liegt das in der Natur der Sache. Was den Gesetzentwurf für die Beschädigten in Caub betrifft, so ist derselbe soweit fertig, daß er nur noch der allerhöchsten Vollziehung bedarf.

Nun aber werden alle diejenigen, die jemals Ueberschwemmungen gesehen haben, davon überzeugt sein, daß es unmöglich ist, auch nur ein annäherndes Bild des wirklich nachhaltigen Schadens zu gewinnen, bevor die bessernde Hand daran gelegt ist. Dies ist aber gerade im gegenwärtigen Jahre außerordentlich schwierig gewesen, da die Ueberschwemmungen sehr lange gedauert haben, und noch in diesem Augenblicke gehen mir Erklärungen Seitens der Behörden zu, daß sie völlig außer Stande seien, Berichte darüber zu erstatten, ob an gewissen Orten ein nachhaltiger Schaden entstanden sei oder nicht. Ich erinnere nur an die Frage, ob die Aecker versandet und in Folge dessen ihre Besitzer in ihrem Vermögenszustande dauernd geschädigt sind, oder ob die Ueberschwemmung ohne dauernde Beschädigung nur eine vorübergehende war, ferner an die Frage: sind in diesem Jahre von den überschwemmten Aeckern noch Getreide-Ernten zu erwarten? Können die Felder noch bestellt werden? Diese Fragen können nur entschieden werden, wenn nach Ablauf der Ueberschwemmung ein Sachverständiger ein [illegible] Urtheil darüber abzugeben vermag. Denn darin werden Sie mir wohl alle beistimmen, daß der bloße Umstand, daß die Aecker überschwemmt worden sind, nicht Veranlassung dazu geben darf, dem Besitzer aus Staatsmitteln eine Entschädigung und Unterstützung zu gewähren, sondern es muß eben ein wirklich nachhaltiger Schaden im Haus- und Nahrungsstande des Besitzers entstanden sein und nachgewiesen werden. Wir werden wahrscheinlich während der Dauer des Landtags nicht im Stande sein, diesen Nachweis in bestimmten Zahlenwerthen anzugeben. Wir werden uns nur durch Wahrscheinlichkeitsberechnungen der Wahrheit nähern können, aber hoffentlich wird der Landtag sich dadurch nicht abhalten lassen, die Staatsregierung zu autorisiren, den Leuten je nach dem berechneten ungefähren Schaden zu Hilfe zu kommen. Wir werden also jedenfalls diese Wahrscheinlichkeitsberechnung mit dem daran geknüpften Gesetzentwurfe noch im Laufe dieser Session dem Landtage vorlegen.

Hiermit ist die Interpellation erledigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend den Ankauf und Ausbau der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei.

Abg. Berger: In der Budgetcommission ist man darüber einig gewesen, daß der Ankauf der Halle-Kasseler und Nordhausen-Nixeier Eisenbahn sich für den Staat durchaus empfiehlt und zwar wesentlich aus drei durchschlagenden Gründen: weil einmal für den Ausbau der Berlin-Wetzlarer Bahn eine erhebliche Ersparniß erzielt werde, weil die Zinsgarantie für die Halle-Kasseler Bahn fortfällt und endlich weil durch den Uebergang der Halle-Kasseler Bahn in das Staatseigenthum eine große durchgehende Linie in Staatshänden von Westen nach Osten hergestellt wird. Nur darüber war man in der Commission verschiedener Meinung, welche Stellung die gesetzgebenden Factoren gegenüber dem Eisenbahnproject Magdeburg-Erfurt einzunehmen hätten. Bekanntlich ließ sich die Magdeburg-Halberstädter Bahn, die seit mehreren Jahren mit der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft liirt ist, von der Regiernng die Concession zum Ausbau der Bahn Magdeburg-Erfurt ertheilen. In Folge einer nothwendigen Aenderung des Projects der Berlin-Wetzlarer Bahn hat nun die königliche Regierung mit der Mageburg-Halberstädter Gesellschaft sich dahin geeinigt, daß die letztere die in dem Tractus der Magdeburg-Erfurter Bahn liegende Strecke von Sandersleben nach Sangerhausen an den Staat abtritt. Mehrere Mitglieder der Budgetcommission waren der Ansicht, daß dieser Erwerb eines integrirenden Bestandtheils der Magdeburg-Erfurter Linie Seitens des Staats einen Vorwand der Magdeburg-Halberstädter Bahn als Concessionärin gebe, von diesem Projecte ganz zurückzutreten. Daß eine derartige Intention vorhanden sei, manifestirt eine stattgehabte Generalversammlung der Magdeburg-Halberstädter Bahn, welche ausdrücklich beschlossen hat, von dem Project Magdeburg-Erfurt zurückzutreten. Der Handelsminister hat pflichtmäßig seine Genehmigung zur Aufhebung der Concession versagt. Man meinte aber dennoch in der Commission, daß, wenn aus der Linie Magdeburg-Erfurt das Stück Sandersleben-Sangerhausen herausgeschnitten würde, dann die Magdeburg-Halberstädter Bahn sagen könnte, es sei ihr jetzt die Ausführung des ganzen Projectes nicht mehr möglich. Die Regierung erwiderte, daß in dem Vertrage mit der Mageburg-Halberstädter Bahn der Fall einer Mitbenutzung der Strecke Sandersleben-Sangerhausen vorgesehen und also die Nichtausführung der Magdeburg-Erfurter Bahn nicht zu befürchten sei.

Diejenigen Commissionsmitglieder, welche die Gelegenheit benutzen wollten, um die Magdeburg-Halberstädter als Rechtsnachfolgerin der Magdeburg-Leipziger Bahn zur Ausführung des Projekts zu nöthigen, beantragten, die letzte Rate des von der Regierung für Halle-Kassel zu zahlenden Kaufgeldes in Höhe von etwa 10 bis 12 Millionen Mark bis zur Herstellung der Linie Magdeburg-Erfurt zurückzuhalten. Die Regierung widersetzte sich diesem Antrage und auch die Mehrheit der Commission lehnte ihn ab, weil eine derartige Aenderung des zwischen der Regierung und der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages das ganze Projekt des Ankaufs der Halle-Kasseler Bahn zum Scheitern bringen könnte, was aber die Staats-Interessen auf das Aeußerste schädigen würde; dagegen einigte sich schließlich die Commission in der Annahme einer Resolution, welche die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Pflichten in Bezug auf die Herstellung der genannten Bahn anhalten soll. Die Commission beantragt daher: 1) dem Gesetzentwurfe, betreffend den Ankauf und Ausbau der Bahnstrecken Halle-Kassel und Nordhausen-Nixei, in nachstehender Fassung die verfassungsmäßige Zustimmung zu ertheilen; 2) die königliche Staatsregierung aufzufordern, die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln zur baldigen Herstellung der Bahn Magdeburg-Erfurt anzuhalten.

Abg. Weber (Erfurt): Ich will nur im Anschluß an die Resolution und die vom Berichterstatter dazu gegebenen Erläuterungen die Anfrage an den Handelsminister richten, was er zu thun gedenkt, um die Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft zur Erfüllung ihrer Pflicht wegen Herstellung der Magdeburg-Erfurter Bahn zu zwingen. Ich kann es nur im höchsten Grade ungerecht finden, daß man von dieser Gesellschaft bei Ertheilung der betreffenden Concession sich nicht als Zwangsmittel für die Ausführung des Unternehmens eine Caution hat geben lassen, wie man sie sonst bei Ertheilung von Concessionen von allen Privatpersonen fordert. Es kann doch auch für den Staat gewiß nicht gleichgiltig sein, wenn von einer Gesellschaft, wie es hier Seitens der Magdeburg-Halberstädter geschah, Prioritäts-Stammactien ausgegeben werden, die ausdrücklich zu dem Zwecke bestimmt sind, die genannte Bahn zu bauen, und daß hinterher, nachdem diese Actien ausgegeben sind, die Generalversammlung ganz ruhig beschließt, die Bahn nicht zu bauen, so daß die ausgegebenen Prioritäten für ganz andere Zwecke verwendet werden.

Abg. Windthorst (Meppen): So lange ich keine Gewißheit darüber habe, ob in Zukunft das Reich oder der preußische Staat die Eisenbahnen besitzen wird, kann ich meinerseits zu keinem derartigen Unternehmen, wie das vorliegende, meine Zustimmung geben, weil ich sonst dem Reichseisenbahnproject förderlich zu sein glaube. Ich will diesen Plan aber durchaus nicht fördern und muß daher meinen rein negativen Standpunkt festhalten. Was die Resolution anbetrifft, so sehe ich kaum, wie dieselbe sich zur Zeit rechtfertigen läßt, will aber den weiteren Gang der Discussion abwarten, ehe ich mich dafür oder dagegen entscheide.

Abg. Wehrenpfennig: Ganz abgesehen von der Frage, ob das Reich oder der preußische Staat im Besitze der dominirenden Eisenbahnenlinien sich befindet, wird doch die große Mehrheit des Hauses darüber einig sein, daß gewisse große Verbindungslinien, wie es z. B. die Linie Halle-Kassel ist, eine Linie, die das östliche und westliche Staatsbahnnetz in Verbindung setzt, nicht im Privatbesitz bleiben kann, sondern sei es vom Reiche oder vom preußischen Staate zu erwerben ist. Die Sistirungspolitik des Abg. Windthorst würde also in keinem Falle zutreffen, ob nun die Eisenbahnen an das Reich übergehen oder nicht. Was die Resolution betrifft, so ist doch der Abg. Windthorst sonst stets bereit, die Rechte der Privaten und Actionäre gegenüber der Willkür der Actiengesellschaften zu vertreten. Ich verstehe deshalb nicht, wie er in diesem Falle, der in sich so klar liegt, die Resolution nicht unterstützen will. Ich kann dem Handelsminister nur den dringenden Wunsch aussprechen, daß er bei Ertheilung von Concessionen an Eisenbahngesellschaften stets eine Caution fordern möge, um ein Zwangsmittel in der Hand zu haben, die Gesellschaft zur Ausführung des betreffenden Unternehmens anzuhalten. Wenn in dieser Beziehung, sowie in Betreff der mangelnden Staatscontrole über die 10 Millionen Stammprioritäten, welche die Gesellschaft zum Zweck der später nicht ausgeführten Bahn ausgegeben hat, Mängel in dem Actiengesetz die Schuld tragen, so habe ich den dringenden Wunsch, daß wir sobald als möglich diese, sowie die anderen bis jetzt hervorgetretenen Mängel unserer Actiengesetzgebung beseitigen.

Handelsminister Dr. Achenbach: Zunächst habe ich allerdings meine Verwunderung darüber auszusprechen, daß der Abgeordnete Windthorst das sogenannte Reichseisenbahnproject benutzt hat, sich als Gegner der Vorlage zu bekennen. Da er früher für die Linie Berlin-Wetzlar stimmte, sogar sich für das Zustandekommen dieser Anlage interessirt hat, muß er doch kein Gegner der Ausdehnung des Staatseisenbahnnetzes sein, im Gegentheil davon ausgehen, daß es im Interesse des Staates liege, in den Besitz dominirender Linien zu gelangen. Mir ist auch persönlich aus der Thätigkeit des Abg. Windthorst in Hannover bekannt, daß er dort ein Anhänger des Staatseisenbahnsystems gewesen ist. Ich vermag daher in der That nicht zu erkennen, wie die eventuelle Frage, ob in Zukunft das Reich oder die einzelnen Staaten, speciell Preußen, die Staatseisenbahnen verwalten werden, ihn abhalten kann, für eine Vorlage, wie die gegenwärtige, zu stimmen, die im höchsten finanziellen und wirthschaftlichen Interesse des preußischen Staates liegt. Das heißt doch in der That aus Principienreiterei das öffentliche Wohl gefährden, denn es würde den Staat nöthigen, wenn die Berlin-Wetzlarer-Bahn zur Ausführung kommen soll, eine Parallelbahn neben der Halle-Kasseler Bahn zu bauen, die der Staat garantirt hat. Was den zweiten angeregten Punkt betrifft, so möchte ich ersuchen, die üblen Zeiten, in denen wir ja gegenwärtig leben, zu berücksichtigen. Die Nothlage der verschiedenen Bahnen ist ja kein Geheimniß. Jetzt mit Zwangsmaßregeln vorzugehen, würde in der That die größten Calamitäten und Uebelstände hervorrufen, die jedenfalls nicht in der Absicht des Hauses liegen können. Ich selbst habe die Sache ja übernommen, wie sie augenblicklich liegt. Die Magdeburg-Leipziger Bahn war ihrerseits mit der Ausführung der Linien theilweise vorgegangen, die üblen Zeiten hinderten sie, mit Schnelligkeit und Energie das Unternehmen zu Ende zu führen, wie es vielleicht zu andern Zeiten möglich gewesen wäre. Werden doch selbst mit Rücksicht auf die Zeiten in diesem Hause mitunter Wünsche laut, daß der Staat seinerseits bereits concessionirte Bahnen nicht bauen, wenigstens die bewilligten Mittel nur langsam verwenden möge.

Wendet man dies auf Privatbahnen an, so wird eine billige Rücksicht auf die augenblickliche Sachlage besonders bei solchen Bahnen, die sich notorisch in nicht besonders günstiger finanzieller Lage befinden, gerechtfertigt sein. Ich kann offen und ehrlich erklären, daß ich voraussichtlich augenblicklich mit Zwangsmaßregeln irgend welcher Art vorzugehen mich nicht veranlaßt sehen werde. Auf der anderen Seite aber habe ich eine ganz bestimmte Stellung zu dieser Frage bereits eingenommen, ehe die Commission die Anregung dazu gab. Als ich erfuhr, daß von der Generalversammlung und vom Verwaltungsrathe beschlossen war, nicht weiter zu bauen, habe ich dem Verwaltungsrath und dem Directorium eröffnen lassen, daß ich diese Beschlüsse vollständig ignoriren und auf Ausführung der Bahn dringen werde. Die von den Abgg. Wehrenpfennig und Weber gewünschte Stellung einer Caution hat nicht die Bedeutung, daß, wenn solche Zeiten, wie die jetzigen eintreten, die Gesellschaft durch den eventuellen Verlust der Cautionen genöthigt wird, unter allen Umständen mit dem Bau vorzugehen. Es treten Verhältnisse ein, wo der Verlust der Caution ein besseres Geschäft ist als die Ausführung des Eisenbahnbaues. Nun fragt man nach den Mitteln, die ich besitze, um derartige Bahnen zur Ausführung zu bringen. Diese Mittel hier zu erörtern, halte ich mich nicht für befugt, ich kann aber versichern, daß es mir bei gegebenen Gelegenheiten — und diese Gelegenheiten treten im Ressort der Eisenbahnverwaltung sehr häufig ein — nicht an Mitteln fehlt, derartige Angelegenheiten zum Abschluß zu bringen. Ich versichere, daß ich mit vollem Ernst diese Angelegenheit verfolgen werde, um die Mittel dazu nicht verlegen und nicht gewillt bin, die betreffende Eisenbahn-Gesellschaft von ihren Verpflichtungen zu entbinden.

Abg. Windhorst (Meppen): Für die Resolution kann ich nach den Erklärungen des Handelsministers, in die ich ein Mißtrauen zu setzen keinen Anlaß habe, nicht stimmen. In Bezug auf den ersten Theil der Commissionsanträge muß ich indeß an meiner Auffassung festhalten. Ich habe allerdings in Hannover dafür gewirkt, daß auch der Staat seinerseits Eisenbahnen baut und sie nicht allein den Privaten überläßt, aber ich bin stets eben so entschieden dafür gewesen, daß den Privatgesellschaften, die ordentlich und gut fundirt sind, die Möglichkeit ihrerseits zu bauen, nicht allein nicht genommen, sondern erleichtert werde.

§ 1 wird hierauf angenommen. Desgleichen wird ohne Discussion der § 2 (welcher den zum Ankauf der Bahn erforderlichen Geldbetrag auf 28,500,000 Mark festsetzt) sowie die §§ 3 und 4 des Gesetzes und schließlich die von der Commission beantragte Resolution genehmigt.

Es folgt die zweite Berathung des Gesetzentwurfs betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für die Prioritätsanleihen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Gesellschaft bis auf Höhe von 29,730,000 Mk.

§ 1 lautet nach den Commissionsbeschlüssen: Der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wird die Garantie des Staates für die Verzinsung der von ihr in Gemäßheit der Privilegien vom 18. November 1871 und 17. Juli und 7. August 1872 aufgenommenen Anleihen in Höhe von zusammen 6,910,000 Thaler = 20,730,000 Mark, sowie einer noch aufzunehmenden Anleihe bis auf Höhe von 9,000,000 Mark nach Maßgabe des beigedruckten, unterm 7. Juli 1875 mit der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages hiermit und zwar in der Art bewilligt, daß die Convertirung der Schuldverschreibungen der aufgenommenen Anleihen, sobald es die Staatsregierung verlangt, und unter den von der letzteren festzustellenden Bedingungen zu bewirken ist.

Abg. v. Tempelhoff: Bei der hier fraglichen Bahn sind nach dem Berichte der Eisenbahn-Untersuchungscommission die allerschlimmsten Dinge vorgekommen. Ich bin deshalb durchaus nicht geneigt, einen der dabei Betheiligten zu unterstützen. Ueber die Unterbringung der Prioritäten der Bahn enthält jener Bericht leider nichts, und ich hätte, um die Verhältnisse genau kennen zu lernen, gern die Acten der Untersuchungscommission — der gedruckte Bericht ist ja nach der Angabe des Abg. Lask[illegible]r kein vollständiger — eingesehen, der Herr Handelsminister hat mir aber die Einsicht verweigert. Man hätte bei einer so wichtigen Sache von den sonst beobachteten bureaukratischen Grundsätzen doch eine Ausnahme machen sollen. Der Abg. Lasker hat mich in der Debatte über die Ergebnisse der Eisenbahn-Untersuchungscommission aufgefordert, meine damals gegen ihn erhobenen Vorwürfe zurückzunehmen. Ich habe dazu keine Veranlassung, denn ich bin bei meinen damaligen Ausführungen sehr vorsichtig gewesen. Ich hatte ihm Mangel an Energie vorgeworfen, er entschuldigte sich mit der die Commission einengenden Instruction. Nun, diese Instruction ist derselben nicht octroyirt, sondern mit ihr vereinbart worden, und derjenige Passus, der den Abg. Lasker einengte, stand in dem ersten Entwurfe überhaupt nicht, sondern ist erst durch Vereinbarung mit der Commission hineingekommen. Bei der Berathung dieser Commission wurden bei der Halle-Sorau-Gubener Bahn über den allerflagrantesten Punkt nur zwei Zeugen vernommen, und wir lasen in dem Berichte nur: „Gründergewinne sollen in den Büchern der Gesellschaft sich nicht finden." Hatte ich also Unrecht, wenn ich bei der damaligen Debatte die Untersuchung eine ungenaue nannte? Wenn man die Sache absichtlich hätte verschleiern wollen, hätte man nicht anders verfahren können, und dabei stand doch der Untersuchungscommission ein ganz ausgiebiger Zeugenzwang zu. Ich überlasse dem Hause zu urtheilen, ob ich zu weit oder, wie man außerhalb des Hauses vielfach meint, nicht weit genug gegangen bin. Der Abg. Lasker mag außerordentlich guten Willen gehabt haben, aber er ist nicht mit seiner sonstigen Geschicklichkeit vorgegangen, so daß ich sagen möchte: Gott behüte mich vor meinen Freunden. Man hat nicht geprüft, in welcher Weise die Prioritätsanleihe zu Stande gekommen ist, und wir sind deshalb in der Lage, auf Grund einer ungenauen Untersuchung unser Urtheil abgeben zu müssen.

Man stellt die Befürchtung auf, die Eisenbahn werde ohne die Annahme der Vorlage sich gezwungen sehen, den Betrieb einzustellen und daraus würde ein großer wirthschaftlicher Schaden entstehen. Sind aber, wie man auf der andern Seite sagt, Concurrenten vorhanden, welche die Bahn gern übernehmen würden, wenn der Staat es nicht thut, so existirt doch keine Gefahr für die Unterbrechung des Betriebes. Ob der Staat finanziell bei Annahme der Vorlage gut fahren wird, steht nicht fest; nach meiner Ansicht ist es nicht wahrscheinlich. Wenn es durch Zuführung des Verkehrs von andern Linien auf diese geschieht, so geschieht es doch nur auf Kosten der concurrirenden Privatbahnen, ein Zweck, den der Staat doch nicht verfolgen darf. Mir kommt es hauptsächlich darauf an: wer sind die Gläubiger der Bahn, denen diese Vorlage zu Gute kommen wird, und sind sie solche, daß der Staat Veranlassung hat, ihnen zu helfen? Einen großen Theil der Actien hat der Staat erworben, für ihn hat also diese Garantie eine rein formelle Bedeutung. Der Rest der Prioritäten ist meines Wissens in den Händen einer großen Gesellschaft, die Folge würde also nur sein, daß man diesem Institute einen unberechtigten Gewinn zuwenden würde. Selbst wenn feststände, daß nicht die mindeste Unregelmäßigkeit bei Begebung der Actien stattgefunden hat, würde ich große Bedenken haben, der Vorlage zuzustimmen. Es gehen aber Gerüchte, daß die dabei stattgehabten Manipulationen wesentlich zu dem Verfalle der Bahn beigetragen haben. Es wird, mögen diese dunklen Gerüchte begründet sein oder nicht, eine Staatsprämie auf unlautere Geschäfte gesetzt. Ich möchte für ein solches Vorgehen die Verantwortung vor dem Lande nicht übernehmen, und bitte Sie daher, lehnen Sie die Vorlage ab.

Abg. v. Benda: Nach meiner Ansicht handelt es sich hier darum, die auf diesem Gebiete geschlagenen Wunden zu heilen, so weit dies im öffentlichen Interesse liegt. Man darf nicht alle Unternehmungen verdammen, weil bei ihrer Entstehung unsaubere Hände betheiligt gewesen sind, man darf nicht die Unschuldigen treffen, nachdem bekanntermaßen die Schuldigen sich überall zurückgezogen haben; und zu den Unschuldigen rechne ich die Prioritätenbesitzer dieser Eisenbahn. Solche Aeußerungen und Anschuldigungen, wie sie der Vorredner vorgebracht hat, müssen mehr substanzirt sein, als dies in seiner Rede der Fall war. Die Mitglieder der Commission sind sämmtlich nach dem ersten Eindruck der Vorlage mit einer gewissen Reserve an sie herangegangen, und wenn trotzdem schließlich von 15 Mitgliedern 11 für die Vorlage gestimmt haben, eins sich der Abstimmung enthalten hat und drei gegen dieselbe gestimmt haben, so kann man doch wohl behaupten, daß dies Resultat der Schwere der sachlichen Gründe beizumessen ist, welche im Laufe der Discussion für die Genehmigung der Vorlage hervortraten. Uebrigens ging die Uebereinstimmung der Commission in den entscheidenden Punkten noch weiter. Alle Mitglieder waren darin einverstanden, daß es sich um eine ausnahmsweise werthvolle Bahn handle, um eine Bahn, deren Werth auch dem Laien einleuchten müsse. Einstimmigkeit herrschte ferner darüber, daß diese Linie in andere Hände, als die des Staates, nicht übergehen dürfe, daß die von dem Vorredner hervorgehobenen Gesichtspunkte nicht entscheidend sein könnten, und daß man die Vorlage nicht ablehnen dürfe, um die Gesellschaft in den Concurs zu treiben und dann aus dem Concurs die Bahn billig zu erwerben. Man war auch darüber einig, daß es wünschenswerth gewesen wäre, die Bahn in freihändigem Ankauf zu erwerben, nur in dem Punkte gingen die Ansichten auseinander, daß die Mehrheit der Commission glaubte, daß der Ankauf der Bahn unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht ausführbar sei, daß dagegen die Uebernahme der Garantie und der darüber geschlossene Vertrag nicht den schweren dagegen erhobenen Bedenken unterliege.

Ich will davon absehen, daß vor dem Schlusse unserer Session es kaum noch möglich wäre, eine Generalversammlung der Gesellschaft zur Genehmigung des Verkaufs zu berufen, jedenfalls steht es fest, daß ein solcher Verkauf nur im Wege der Liquidation der Gesellschaft herbeigeführt werden könnte. Sie werden aus dem Berichte ersehen haben, daß unter den günstigsten Bedingungen 42 Millionen Mark, also 12 Millionen über die Prioritäts-Anleihe hinaus, nöthig sein würden, während der vorliegende Vertrag dem Staate die Möglichkeit eröffnet, das Eigenthum der Bahn nach 15 Jahren für wenig mehr, als für die Uebernahme der Schulden zu erwerben, bis dahin aber über dieselben, was Betrieb und Verwaltung anlangt, mit der ganzen Machtvollkommenheit eines Eigenthümers zu verfügen. Von zwei Möglichkeiten nehme ich die, welche das geringere Risiko mit sich bringt, und darüber, daß dies bei dem zweiten Wege der Fall sei, dürfte bei der Klarheit der Abmachung nicht zu zweifeln sein. Man befürchtet, es könnte aus den Prioritäten der Bahn ein unerfreuliches Speculationspapier werden. Allerdings werden die Actien an der Börse nach den Erfolgen der nächsten Jahre steigen oder fallen, sie werden aber nur denselben Schwankungen unterliegen, wie die Effecten aller anderen Bahnen. Man führt gegen die Vorlage als Präcedenz den ablehnenden Beschluß des Hauses über die Vorlage, betreffend die Bewilligung einer Zinsgarantie für die Prioritäten der Berliner Nordbahn, ins Feld. Dort lagen aber vier geradezu unannehmbare Punkte vor, und allerdings glaube ich, wir hätten besser gethan, diese zu beseitigen, als die Mehrkosten zu tragen, die durch den später genehmigten Ankauf der Berliner Nordbahn dem Staate erwachsen sind. Ich würde die Ablehnung der Vorlage für einen schweren wirthschaftlichen Fehler halten.

Abg. Röckerath: Der erste Redner hat von dem Schwindel bei der Entstehung dieser Bahn gesprochen und ich will dahingestellt sein lassen, ob der Vorredner dem gegenüber berechtigt war, zu behaupten, daß es sich gegenwärtig nicht um die Schuldigen, sondern um die Unschuldigen handle, um Leute, die zum vollen Werthe die Papiere gekauft hätten. Bei der vorliegenden Bahn handelt es sich um eine Erwerbung, welche der Staat machen soll, um sie später dem Reiche in selbstloser Entsagung zu überlassen, und wir haben in Folge dessen für die Zukunft auch auf dieses Rücksicht zu nehmen und müssen deshalb um so vorsichtiger der Vorlage gegenüber sein. Mich haben nun alle Gründe, welche für die Vorlage geltend gemacht worden sind, nicht für die Annahme bestimmen können. Es werden vor Allem vier Punkte geltend gemacht; man sagt, der Staat dürfe keine Betriebsstörung bei einer so wichtigen Bahn eintreten lassen — wie sie bei eintretendem Concurse bevorstehe — der Staat dürfe sich nicht auf Kosten der Gesellschaft bereichern, es sei kein Risico mit dem Unternehmen verbunden, und endlich, daß der Staat vermöge seiner anderweitigen Mittel eintreten könne. Was den ersten Punkt anbetrifft, so anerkenne ich die Wichtigkeit des Unternehmens vollkommen. Nach Osten schließt sich Kottbus-Sorau und Kottbus-Guben, nach Westen Eilenburg-Leipzig und Eilenburg-Halle an, die Bahn beherrscht

somit den ganzen durchgehenden Verkehr und die Regierung würde sich einer schweren Pflichtverletzung schuldig machen, wenn sie eine Betriebssistirung eintreten ließe. Aber um diese Frage handelt es sich hier gar nicht, sondern nur darum, ob der Staat, wenn er die Vormundschaft über ein derartiges Unternehmen übernimmt, auf Kosten seiner steuerzahlenden Bürger auch das finanzielle Risico dafür übernehmen darf oder nicht, und da muß ich mich entschieden für das letztere erklären; ich habe noch nie gehört, daß ein Vormund verpflichtet wäre, für die aufgezwungene Vormundschaft noch die Schulden des Mündels zu bezahlen. Ich glaube, daß der Staat vermöge seines Aufsichtsrechts die Macht hat, eine Betriebseinstellung zu verhindern und diese Macht kann er hier anwenden. In den Motiven ist nun gesagt, daß es nicht der Würde des Staates entspreche, die schlimme Lage des Einzelnen zu seinem Vortheil zu benutzen; und man hat auf Grund dieses bei der ersten Lesung allgemein menschenfreundliche Erwägungen angestellt.

Allen diesen stelle ich den einfachen Satz gegenüber, daß der Staat nicht dazu da ist, um faule Forderungen seiner Bürger zu decken, denn dies kann nur auf Kosten und zu Ungunsten des übrigen Theils seiner Bürger geschehen. Neulich sagte ein nationalliberaler Abgeordneter: „Fürst Bismarck hat starke Schultern, um den Eisenbahn-Karren aus dem Schlamm herauszuziehen." Nun gebe ich ja sehr gern zu, daß mit Annahme dieser Vorlage der Karren ein gutes Stück aus dem Schlamme herausgezogen wird, aber dies geschieht nicht mit den Schultern des Fürsten Bismarck, sondern auf Kosten der Steuerzahler, und dies kann ich nicht billigen. Außerdem tritt noch hinzu, daß der Vortheil schließlich nur den großen Bankinstituten, welchen ihr Geld mit 5 pCt. verzinst worden ist, und die noch daneben 2 pCt. Provision erhalten haben, den wohlhabenden Prioritäten-Besitzern, den Gründern und den Gründerpapieren zu Gute kommen würde. Was dann die Betonung des nicht vorhandenen Risicos anlangt, so bin ich im Gegentheil nach den bisherigen Ergebnissen nur zu dem Schlusse berechtigt, daß die Betriebsüberschüsse nicht einmal genügen werden, um die Verzinsung der Prioritäten zu decken. Allerdings ist man der Ansicht, daß der Staat, wenn er die Curatel übernommen hat, in der Lage sein werde, dieser Bahn Unterstützungen zuzuführen; aber ist es wohl zu rechtfertigen, daß der Staat den Gütertransport den übrigen Bahnen entzieht, um ihn diesem Unternehmen zuzuwenden? Das hieße nur dem ersten Rückgrat das Mark entziehen, um es dem zweiten zuzuführen. Aus allen diesen Gründen kann ich nur gegen die Vorlage stimmen.

Abg. Wehrenpfennig: Der Abg. v. Tempelhoff hat sich mehr mit den Acten der Untersuchungscommission von 1873, als mit der Bahn Halle-Sorau-Guben beschäftigt, indessen hat er doch einige Grundsätze ausgesprochen, von denen ich nur wünschte, daß er sie allgemein einhielte. Er hat hier sittliche Entrüstung zur Schau getragen über die „beabsichtigte Staatsprämiirung unsauberer Geschäfte", obwohl er doch im Jahre 1874 nebst dem Abg. Windthorst (Meppen) für die Zinsgarantie der Nordbahn stimmte, welche in bedenklichen Manipulationen bei der Gründung keiner anderen Bahn nachsteht. Warum können die Herren von der damaligen Minorität heute nicht für eine gleiche Vorlage stimmen? Für die Majorität war damals bei der Ablehnung nicht die Vorgeschichte der Bahn maßgebend, sondern die Erwägung, daß es sich um eine finanziell nicht rentable und unsolide verwaltete Bahn handele, deren Besitz für den Staat nicht unumgänglich nöthig sei. Wenn hier gleiche Verhältnisse vorlägen, würden wir ebenfalls gegen das Gesetz stimmen. Der Unterschied ist aber der, daß die heutige Vorlage die Präliminarien zu einem Kaufvertrage bedeutet, und ein Ankauf der Bahn ist nothwendig. Der Abg. Röckerath hätte sich vielleicht günstiger über die event. Uebernahme solcher Bahnen durch den Staat geäußert, wenn wir die heutige Vorlage zusammen mit der vorjährigen Vorlage wegen Münster-Enschede berathen hätten; denn der Unterschied zwischen der von den Herren im Centrum einstimmig gewährten Zinsgarantie für Münster-Enschede und zwischen der Zinsgarantie für diese Bahn ist folgender. Die Bahn Münster-Enschede ist ein gutes Unternehmen, aber sie ist in General-Entreprise gebaut wie so viel andere Bahnen auch; es haben Unregelmäßigkeiten und Scheinzeichnungen stattgefunden wie bei ähnlichen Unternehmungen, auch ist der General-Entrepreneur in Actien bezahlt. Die Bahn ist sitzen geblieben in Folge des Concurses und hat 350,000 Thlr. Actien zurücknehmen müssen — alles dieselben Geschichten wie bei den übrigen Bahnen mit dem einzigen vom moralischen Standpunkte allerdings in Betracht kommenden Unterschiede, daß man von einem Gründergewinn, wie bei Halle-Sorau-Guben, bei dieser Bahn nichts weiß.

Aber wir haben eine Zinsgarantie für diese Bahn gewährt. Warum? weil es ein nothwendiges Staatsinteresse war? Durchaus nicht; wir können die Bahn vollständig entbehren. Man hat davon geredet, welchen Weltcharakter sie haben würde, wenn sie nach dem Zuydersee und nach Zwolle hin verlängert wird. Das ist aber übertrieben, denn wir haben die Linie nach Rotterdam und Amsterdam auch ohne Münster-Enschede, die im Wesentlichen immer eine Localbahn bleibt. Gleichwohl gewährte man eine Zinsgarantie, weil die Bahn vor der Eröffnung des Betriebes stand. Wenn wir hier Nein! sagen, wird zwar kein Concurs eintreten, aber der Staat wird die Bahn anderen Leuten überlassen müssen. Der Staat muß aber in den Besitz dieses wichtigen Mittelgliedes zwischen den östlichen und westlichen Staatsbahnen kommen, gleichviel ob das Reichseisenbahn-Project sich realisirt oder nicht. Auf die Ausführungen des Abg. von Tempelhoff lasse ich mich nicht ein, er hat uns eigentlich nur mitgetheilt, daß der Abgeordnete Lasker in der Untersuchungs-Commission zwar guten Willen, aber wenig Geschick gezeigt hätte — eine Bemerkung, die ich am Schlusse einer solchen Rede nicht ausgesprochen haben würde. Der Abg. Röckerath meint, wenn der Bahn diese Garantie gewährt würde, so würden noch andere hilfsbedürftige Bahnen kommen. Es handelt sich hier nicht um die Hilfsbedürftigkeit der Bahnen, sondern um das Staatsinteresse. Niemand in der Commission — auch die Freunde des Abg. Röckerath nicht — haben behauptet, daß eine Bahn, gelegen wie Halle-Sorau-Guben, später nicht so einträglich sein werde, um 30 Mill. Mark nicht zu verzinsen. Wenn selbst für einen Gegner der Vorlage, wie den Abg. Berger, feststeht, daß diese 30 Mill. auf jeden Fall gedeckt sind, so fällt jede Beunruhigung der Steuerzahler fort. Bei dem vorliegenden Unternehmen handelt es sich einzig darum, daß wir der Bahn nur unter der Bedingung Garantie geben in Bezug auf ihre Verzinsung, daß wir gleichzeitig ihre ganze Verwaltung in die Hand bekommen für alle Zeit und mit Aussicht auf den künftigen Kauf. Wirklich Bestimmendes gegen die Vorlage ist von den Abgg. Tempelhoff und Röckerath nicht vorgebracht worden, denn die Ausführungen des letzteren, daß die Gründer einzig aus dieser Vorlage Vortheil ziehen würden, könnte er doch füglich der „Eisenbahnzeitung" überlassen.

Die einzigen wirklichen Fragen, um die es sich handelt und die auf Anregung des Collegen Berger von der Commission untersucht worden sind, sind die: Sollen wir die Bahn durch diesen Vertrag im Verwaltungswege oder sollen wir sofort und direct kaufen, oder sollen wir beides nicht, sondern die Bahn ihrem Schicksal eventuell dem Concurse überlassen? Was nun das erstere betrifft: sollen wir kaufen? Trotzdem die Rechte, welche der Gesellschaft nach diesem Vertrage verbleiben, eigentlich irrelevant sind, weil der Staat in letzter Instanz Alles entscheidet, so würde ich mich doch, wenn die Möglichkeit vorhanden wäre, für den directen Kauf entscheiden. Ein sittlicher Unterschied liegt aber nicht darin, ob wir kaufen oder vorläufig nur verwalten. Die Gründe, die aus der Vergangenheit der Bahn herrühren, sprechen ebenso gegen den Kauf wie gegen die Verwaltung. Wir können eine Werthbestimmung für die Bahn jetzt nicht finden, denn jeder Actionär wird sich dagegen sträuben, daß wir nur als Kaufpreis den Betrag der Prioritäten zahlen. Durch einen Kauf befördern Sie den Unfrieden zwischen Actienbesitzern und Inhabern von Stamm-Prioritäten und fördern die Speculation und Agiotage an der Börse unendlich mehr als durch solche Garantieverträge. Ich komme also zu dem Resultate, daß der Kauf augenblicklich auf eine für beide Theile gerechte Weise nicht zu Stande zu bringen ist. Ich will aber nicht mehr aus dem Staatssäckel geben, als die Sache werth ist. Der Staat soll nur geben, was wirklich der Billigkeit und Gerechtigkeit entspricht. Dies kann aber erst geschehen, wenn die Bahn eine längere Zeit unter Staatsverwaltung gewesen sein, unter einer vernünftigen Verwaltung ihre Schulden abgetragen sind und es sich gezeigt hat, was diese Linie zu fördern im Stande ist. Wenn die Betriebsergebnisse eine Reihe von Jahren vorgelegen haben, dann erst machen wir einen Kauf, bei dem beiden Theilen Gerechtigkeit widerfährt. Bekommen die Actionäre dann nichts, so ist es ihre Schuld, sich Illusionen hingegeben zu haben, und bekommen die Actionäre so viel als der Abg. Berger will, so bekommen sie es, weil sie einen Anspruch und ein Recht darauf haben. Diese Vorlage ist in der That nur der Weg, auf dem wir die Grundlage für den künftigen Kauf gewinnen können. Wenn man aber sagt: wir wollen weder kaufen noch diese Garantie geben, so ist zu erwidern, daß wir diese Bahn nicht dem Concurse überlassen können, weil andere Leute da sind, welche sie haben wollen.

Wenn der Staat den Erwerb der Bahn von sich abweist, dann muß er eben die Anderen zulassen, welche die Bahn kaufen oder in Pacht nehmen wollen. Nun, m. H., da ist z. B. Cottbus-Großenhain in erster Linie. Ich weiß nicht, ob der Abg. Röckerath Cottbus-Großenhain etwas näher kennt. Das Directorium von Cottbus-Großenhain besteht aus denselben Personen, aus denen der Verwaltungsrath und das Directorium von Leipzig-Dresden bestehen sollen. Leipzig-Dresden ist jetzt in Staatsbesitz übergegangen. Thatsächlich ist Cottbus-Großenhain nur ein vorgeschobener Posten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, wie aus dem Betriebsvertrag von 1869 hervorgeht. Diejenigen also, welche nicht wollen, daß die Bahn Cottbus-Großenhain gehindert werden solle, zunächst Cottbus-Guben und weiterhin Halle-Sorau-Guben zu kaufen, die sprechen damit aus, daß ein anderer Staat, der sehr darauf hält, daß wir Preußen oder das Reich irgendwie in sein Eisenbahnwesen hineinkommen, sich allmälig nach Norden hineinannectirt, zunächst bis Guben und Frankfurt a. O., und daß er so allmälig bis nach der Nordsee hinspaziert. (Ah! Heiterkeit.) Wer im Besitz dieser Linien ist, der ist vollkommen in der Lage, den gesammten Verkehr von Oesterreich, Galizien und Schlesien hinüberzuleiten entweder durch die Lausitz und Preußisch-Sachsen, oder durch das Königreich Sachsen, und wenn Cottbus-Großenhain die Bahn in die Hand bekommt, so ist das letztere die absolute und nothwendige Folge. Dem Abg. Röckerath erwidere ich: der preußische Steuerzahler als solcher ist wahrscheinlich beruhigt, wenn wir ihm auseinandersetzen, daß ihm seine Actien verzinst werden; aber der preußische Steuerzahler als Preuße ist schwerlich damit zufrieden, daß wir die Bahn einem andern mächtigen Factor preisgeben, der in Eisenbahnangelegenheiten nicht gerade wohlwollend gegen uns sich benommen hat. Ich bitte Sie, stimmen Sie für die Vorlage, als den einzigen würdigen Weg, um auf eine nützliche und vortheilhafte Weise zu dem Ankauf einer Bahn zu kommen, welche der preußische Staat nicht entbehren kann. (Beifall.)

Abg. Berger: Die Angriffe des Abg. Wehrenpfennig gegen mich sind unbegründet. Der Unterschied, daß die Berliner Nordbahn, als von uns eine Zinsgarantie für sie verlangt wurde, sich noch nicht im Betriebe befunden, die Halle-Sorau-Gubener Bahn dagegen sich schon seit 2 Jahren im Betriebe befinde, ist für unsere Entscheidung keinenfalls erheblich. Ebensowenig kann die Zustimmung, die ich dem Projecte der Uebernahme einer Zinsgarantie für die Münster-Enscheder Bahn ertheilte, für mich ein Präcedenz abgeben. Denn dort handelte es sich nur um eine Garantie von etwa 700,000 Thaler und auch der Entrepreneur Pleßner war, anders als der Unternehmer der Halle-Sorau-Gubener Bahn, lediglich durch unglückliche Finanzoperationen in der Folge in finanzielle Schwierigkeiten gerathen. Der Unterschied, auf den der Abg. Wehrenpfennig zu meiner Verwunderung keinen so erheblichen Nachdruck zu legen schien, daß nämlich bei der Bahn Münster-Enschede kein Gründergewinn wie bei der Halle-Sorau-Gubener gezogen worden, ist für uns gerade von durchschlagender Bedeutung. Andere Bahnen, so heißt es ferner, werden die Bahn kaufen, wenn wir nicht die Zinsgarantie bewilligen. Die Magdeburg-Leipziger? die Thüringer? Davon kann keine Rede sein. Cottbus-Großenhain? Der Abg. Wehrenpfennig hat sich bemüht, nachzuweisen, daß die Leipzig-Dresdener Bahn mit der letzteren eigentlich identisch wäre. Was ist es denn aber für ein Unglück, wenn das Königreich Sachsen, einen Eisenbahnbesitz in Preußen hätte? Ich muß mich wundern, welch' ein Particularist der Abg. Wehrenpfennig ist. Sachsen ist doch nicht Oesterreich? Der Abg. Wehrenpfennig hat uns gewarnt, daß, wenn wir den Vertrag nicht genehmigten, die bedenklichsten Börsen-Speculationen die unausbleibliche Folge sein würde. Mit solchen Gespenstern lassen wir uns nicht schrecken. Ob in der Burgstraße Hausse oder Baisse herrscht, ist mir ganz gleich. Ich habe den Ankauf der Bahn vorgeschlagen, der auch in der Commission Beifall fand, denn ich sehe nicht ein, warum er nicht ausführbar sein soll. Stamm-Actionäre, wie Stamm-Prioritäts-Actionäre werden wohl wissen, daß, wenn sie den Antrag der Regierung, die Bahn zu kaufen, nicht annehmen, sie in den Concurs gehen. In Sachsen wird eine Bahn, die 30 Millionen Mark gekostet hat, für 19 Millionen dem Staate verkauft. Ein solches Beispiel kann ich Ihnen zur Beachtung empfehlen. Was wollen Sie, wenn wir die Zinsgarantie bewilligen, später allen den Bahnen sagen, die dann mit einer gleichen Bitte, wie jetzt die Halle-Sorau-Gubener Bahn, kommen werden. (Sehr wahr.) Sie schaffen ein sehr bedenkliches Präjudiz, wenn Sie diese Vorlage gut heißen.

Handelsminister Dr. Achenbach: Es ist für mich, wenn ich auf meine parlamentarische Geschichte zurückblicke, ein ganz ungewohnter Anblick, mich in Eisenbahnangelegenheiten im Gegensatz zu dem Herrn Vorredner zu finden. Da, wo sonst die Rede davon war, das Staatseisenbahnsystem auszubilden, Angriffe darauf zurückzuweisen, da habe ich immer den Namen Berger, ich glaube auch den seines Vaters, unter denjenigen gefunden, die die Regierung in ihren Bestrebungen unterstützten. Ich kann deshalb nur bedauern, daß ich im gegenwärtigen Augenblicke mich im Gegensatze zu ihm befinde. Allerdings sagt er, nur seine Wege seien andere. Leider aber schlägt er heute, wie damals, Wege vor, die er mit denen theilt, die sich absolut dem Standpunkt der Regierung auf allen Gebieten des Eisenbahnwesens entgegensetzen. Er hat in seinem Berichte über die Halle-Kasseler Bahnvorlage selbst darauf hingewiesen, daß das Project Halle-Kassel kaum jemals aufgetaucht sei, ohne daß damit die Halle-Sorau-Gubener Bahn in Verbindung gebracht wäre, und er hat zugeben müssen, daß, wenn man das Eine thut, man auch den anderen Schritt unternehmen müsse. Ich verstehe deshalb nicht, wie er uns warnt, eine Präjudiz zu schaffen für alle nothleidenden Bahnen. Ich verstehe namentlich nicht, wie die Zinsgarantie ein solches Präjudiz schaffen sollte und der Kauf nicht. Ich meinestheils würde diesen für weit schädlicher halten. Auch die Behauptung, daß unsere Beschlüsse über die Nordbahn ein Präcedenz geschaffen hätten, das für den vorliegenden Fall maßgebend sein müsse, ist unrichtig. Bei der Nordbahn hatten wir zunächst eine unvollendete Bahn vor uns, namentlich aber ist zu berücksichtigen, daß bei der Nordbahn der Zusammenhang des Staatseisenbahnsystems gar nicht in Betracht kam; ich habe allerdings früher warnend darauf aufmerksam gemacht, daß ein Unternehmen, wie die Halle-Sorau-Gubener Bahn, nothwendigerweise schädlich auf die Verhältnisse des Landes einwirken müsse, aber dieser Nothstand ist nicht der Grund der Vorlage, dieser Umstand bietet der Regierung nur die Gelegenheit, einen Schritt auszuführen, den sie im Interesse des Staatsbahnsystems und auch im finanziellen Interesse für nothwendig erachtete.

Bei den Ausführungen des Abgeordneten Lasker gegen die Nordbahn war die Vorgeschichte der Bahn nicht allein entscheidend, sondern namentlich der Moment, daß ein solcher Vertrag dem Staate keinen Nutzen bringe. Verträge, wie sie unter dem v. d. Heydt'schen Regime mit Privatbahnen geschlossen wurden, welche der Regierung nur eventuell und auf Zeit die Verwaltung gab, nannte er eine Don-Quixoterie. Er wies ferner auf den Vortheil hin, welchen große Bankinstitute aus einer solchen Zinsgarantie ziehen würden. Durch die damalige Verhandlung lernte die Staatsregierung, wie sie einen solchen Vertrag zur Zufriedenheit des Hauses gestalten müsse. Dieser Vertrag ist keine Don-Quixoterie und der Vergleich mit dem früheren Vertrage wird ergeben, daß hier ein gerechtes und vortheilhaftes Geschäft gemacht wird. Die dauernde Verwaltung der Bahn wird dem Staate gesichert, ein Moment, welches zur Zustimmung bewegen müßte. Aber auch die Erwerbung der Bahn nach einem Turnus von Jahren ist dem Staate unter günstigen Bedingungen gesichert. Auch die Actionäre werden gerecht behandelt, denn die Zeit soll darüber entscheiden, ob Ihnen eine Entschädigung zugeführt werden soll, oder nicht. Man hat das unklare Verhältnisse genannt. Wie diese Verhältnisse unklar sein sollen übersehe ich nicht. Nach meiner Meinung sind sie völlig klar und durchaus nicht geeignet, unberechtigte Hoffnungen bei den Actionären zu erwecken. Nehme ich nun hinzu, daß wir es mit einer vollendeten Bahn zu thun haben, mit einem Zwischengliede in dem Netze des Ostens und Westens, daß wir durch diese Bahn in den Stand gesetzt, nicht nur wirthschaftliche Interessen, sondern öffentliche Interessen im weitesten Sinne des Wortes zu vertreten, so vermag ich nicht einzusehen, wie dieser Schritt in irgend welche Parallele mit dem halbvollendeten Unternehmen der Nordbahn gestellt und ein Präjudiz in einem Vorgang gefunden werden kann, der qualitativ so gänzlich hiervon verschieden ist.

Der Abg. Röckerath wies darauf hin, wie die von der Regierung verfolgten Interessen lediglich auf Kosten der Steuerzahler wahrgenommen werden. Ich habe bereits erklärt, daß zwar in der nächsten Zeit noch erhebliche Zuschüsse aus dem Staatssäckel erfolgen müssen, daß aber durch die veränderten Verhältnisse im Jahre 1877 der Zuschuß, wenn nicht ganz beseitigt, so doch auf einen geringen Theil reducirt werden kann. Zieht man in Betracht, wie die Verwaltungskosten sich in den nächsten Jahren verringern und wie die Verzinsung ein geringeres Kapital erfordert und wie durch die Verbindung mit dem Staats-Eisenbahnnetz der Verkehr sich wesentlich heben muß, so unterliegt es keinem Zweifel, daß die angerufenen Steuerzahler nicht wesentlich in Mitleidenschaft gezogen werden. Sodann weise ich darauf hin, daß die Steuerzahler doch auch betheiligt sind bei unseren übrigen preußischen Bahnen, und ihre Prosperität vermehren, heißt ja ebenfalls dem Steuerzahler zu Hilfe kommen. Was ist denn in vergangenen Tagen beklagt worden? Daß das preußische Staats-Eisenbahnnetz aus einzelnen nicht zusammenhängenden Stücken besteht, und daß es deshalb nicht thunlich war, nach einem Grundsatz das ganze Staatsbahnnetz zu verwalten. Jetzt kommen uns die Tage näher, wo diese Möglichkeit gegeben ist. Auch diese Vorlage soll die Möglichkeit näher führen, das ganze deutsche Staatsbahnwesen nach einem einheitlichen System zu verwalten, und dies geschieht auch wesentlich im Interesse der Steuerzahler. Ich will nicht entscheiden, wie weit der Abg. Wehrenpfennig Recht hat, daß es für diese Bahn Liebhaber in Hülle und Fülle giebt, ich kann aber aussprechen, daß eine Mitbewerbung in Aussicht genommen werden kann von der Thüringer Bahn. Die natürlichsten Interessen derselben müssen dahin führen, daß sie sich den Verkehr aus dem Osten zuzuführen sucht, während diese Bahn in der Hand des Staates allerdings eine Schädigung der Interessen der Thüringischen Bahn in dieser Beziehung offenbar verursacht.

Grade wenn der Wunsch des Abg. Berger, also der Ankauf der Bahn zur Ausführung käme, würden die Vortheile dieses Vertrages recht ins Licht treten. Gewiß wird auch das Haus den vom Abg. Berger betonte ethischen Moment überall berücksichtigen. Aber beim Kaufe kommt der Abgeordnete mit seinen ethischen Principien eher in Widerspruch als bei dem Vorschlage der Regierung. Beim Kauf wird die Regierung entweder zu viel bezahlen a conto der Steuerzahler oder der Ankauf wird sich als unausführbar erweisen. Beide Wege möchten wir vermeiden. Wenn der Abg. v. Tempelhoff behauptet, daß diese Vorlage nur einigen großen bei der Sache betheiligten Geldinstituten zu Hilfe komme und wenn er dafür keine Beweise beibringen kann, sondern selbst erklären muß, daß diese Gerüchte nur so herumschwirrten, so bemerke ich, daß diese Behauptungen völlig aus der Luft gegriffen sind. Daß ich ihm die Einsicht in die Akten der Untersuchungscommission nicht verstattet habe, geschah einfach aus dem Grunde, daß ja die Commission seiner Zeit selbst Beschluß darüber gefaßt hat, welche Berichte an den Landtag zu gehen hätten, und weil ich mich zu etwas Weiterem nicht berechtigt hielt. Wenn aber Jemand glauben sollte, daß bezüglich der Prioritäts-Obligationen in den Untersuchungsacten besondere Thatsachen constatirt seien, so kann ich das auf das Bestimmteste verneinen. Es hat in dieser Beziehung die Regierung der Oeffentlichkeit nichts vorzuenthalten. Ich kann Sie nur wiederholt bitten, die Vorlage anzunehmen. (Beifall.)

Die Debatte wird hierauf geschlossen.

Berichterstatter Abg. Stengel: Die Debatte hat mir den Beweis geliefert, daß die vielen Verdächtigungen, die in geschäftigster Weise gegen die Bahn veröffentlicht worden sind, hier im Hause wenig Glauben gefunden haben. Die Präcedenzfälle, die für oder gegen diese Vorlage geltend gemacht sind, will ich nicht untersuchen, ich erkenne aber daraus, daß das Haus sich in jedem Falle die reifliche Ueberlegung vor der Entscheidung gewahrt hat. Hier aber liegt in der That ein Bedürfnißfall vor. Ich habe mir die stenographischen Berichte über die Berathung der Berliner Nordbahnvorlage kommen lassen und bin erstaunt, wie viele der Herren, die jetzt gegen diese Vorlage sind, damals für die Uebernahme der Nordbahn gesprochen haben. Ich kann das nicht recht begreifen, wenn ich in Betracht ziehe, daß es sich heute um ein in Betrieb befindliches Unternehmen handelt, das zweifellos eine große Zukunft hat und dessen Concurs uns gar nicht abzusehende Verlegenheiten bereiten müßte.

§ 1 wird hierauf in namentlicher Abstimmung mit 197 gegen 157 Stimmen angenommen.

Gegen die Vorlage stimmen das Centrum, die Polen, die Fortschrittspartei außer Windthorst (Bielefeld), Mohr, Grünhagen, Beerbohm, Petri, Paur, v. Kirchmann. Ferner die altconservativen Abgg. v. Busse, v. Tempelhoff, v. Manteuffel und Frhr. v. Richthofen (Melsungen); von den übrigen Conservativen die freiconservativen Abgg. Kette, Ludendorff, Graf Königsdorff und die Neuconservativen Buchholtz, v. Gaudecker, Frhr. v. d. Goltz, v. Köller, v. Löger-Georgendorf und v. Studnitz; von den Nationalliberalen endlich Lasker (der während der Abstimmung eingetreten) und Kallenbach. Die Abgg. Mühlenbeck und Röstel enthalten sich der Abstimmung.

Die §§ 2 u. 3 werden hierauf ohne Discussion angenommen.

Schluß 3¾ Uhr. (Nächste Sitzung: Donnerstag 11 Uhr. Interpellation Franz; 2. Berathung des Entwurfs, betreffend den höheren Verwaltungsdienst.)

Berlin, 17. Mai. [Amtliches.] Se. Majestät der König hat de Königlich preußischen Ober-Tribunals-Rath Hahn zu Berlin zum richterlichen Mitgliede des Reichs-Eisenbahn-Amtes, und den Königlich preußischen Kammergerichts-Rath Detmann zu Berlin zum stellvertretenden richterlichen Mitgliede dieser Behörde ernannt.

Se. Majestät der König hat den seitherigen Regierungs-Rath bei der General-Commission zu Breslau August Ferdinand Albert Glatzel zum Geheimen Regierungs- und vortragenden Rath im Ministerium für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten, und den bisherigen außerordentlichen Professor in der philosophischen Facultät der Universität zu Breslau, Dr. Jacob Rosanes, zum ordentlichen Professor in derselben Facultät ernannt.

An der Victoriaschule zu Berlin ist der ordentliche Lehrer Dr. Band zum Oberlehrer befördert worden. Bei der Sophien-Realschule in Berlin ist die Beförderung des ordentlichen Lehrers Hermann Leisering zum Oberlehrer genehmigt worden.

Berlin, 17. Mai. [Se. Majestät der Kaiser und König] nahm im Laufe des heutigen Vormittags den Vortrag des Civil-Cabinets durch den Geheimen Cabinets-Rath von Wilmowski entgegen und empfing den Oberbürgermeister Gobbin aus Görlitz.

[Ihre Majestät die Kaiserin und Königin] besichtigte vorgestern in London mit dem Herzog von Cambridge die große Erziehungsanstalt Christ-Hospital und die Gemäldeausstellung von Doré. Ihre Majestät empfing den Besuch des Herzogs und der Herzogin von Teck. Das Frühstück fand beim Herzog von Richmond und das Diner auf der Botschaft statt.

Gestern besuchte Ihre Majestät den Herzog von Cambridge und verließ Mittags Buckingham Palace, woselbst die königliche Ehrenwache aufgestellt war. Allerhöchstdieselbe fuhr mit königlicher Escorte nach Waterloo-Station, woselbst Ihre königlichen Hoheiten der Prinz und die Prinzessin von Wales, die Mitglieder der königlichen Familie und der Hofstaat sich verabschiedeten. Bis Dover begleiteten der Prinz Eduard von Weimar, der deutsche Botschafter mit dem Personale der Botschaft, der Ehrendienst, sowie Lord Sidney Ihre Majestät, Allerhöchstwelche denselben militärischen Empfang daselbst vorfand, wie bei Allerhöchstihrer Ankunft. — Nach einer sehr rauhen Ueberfahrt übernachtete Ihre Majestät in Ostende und besuchte heute die königliche Familie in Brüssel.

[Se. kaiserliche und königliche Hoheit der Kronprinz] wohnte gestern Vormittags der Besichtigung des Garde-Schützen-Bataillons und des Garde-Pionier-Bataillons auf dem Tempelhofer Felde bei.

Um 12 Uhr Mittags kehrte Höchstderselbe mit Ihrer kaiserlichen Hoheit der Kronprinzessin, Höchstwelche Vormittags nach Berlin gekommen war, nach dem Neuen Palais zurück. (Reichsanz.)

⊙ **Berlin**, 17. Mai. [Die Oberpräsidenten. — Versetzung. — Turnlehrer-Reglement.] Die Anwesenheit mehrerer Oberpräsidenten in Berlin ist zum Gegenstand politischer Combinationen gemacht geworden, die um so glaubwürdiger aufgenommen werden, als die Gerüchte über einen bevorstehenden Personenwechsel in der Regierungssphäre eifrig verbreitet werden. Es ist deshalb vor Allem zu constatiren, daß die hier anwesenden Oberpräsidenten Mitglieder des Herrenhauses sind und also den Pflichten ihres parlamentarischen Berufes zu genügen haben. — Der Ober-Regierungsrath Wedthoff, Director der Finanzabtheilung bei der Regierung in Oppeln, ist in gleicher Eigenschaft nach Königsberg versetzt und an seiner Stelle der bisherige Regierungsrath bei der Finanzdirection in Hannover, von Borries, ernannt worden. — Durch eine frühere Verfügung aus dem Jahre 1866 waren bei Mittheilung des Reglements für die Turnlehrer Verhandlungen zu dem Zweck eingeleitet worden, daß alle höheren Unterrichtsanstalten, soweit an denselben nicht bereits vollständig befähigte Turnlehrer fungirten, diese erhielten. Inzwischen sind viele Veränderungen eingetreten, auch zahlreiche neue Anstalten errichtet worden, und es liegt Grund zu der Annahme vor, daß gegenwärtig wieder an einer größeren Zahl von Anstalten gehörig qualificirte Turnlehrer nicht vorhanden sind. Der Cultusminister hat nun nähere Ermittelungen darüber angeordnet und den nächsten Cursus in der Central-Turnanstalt vorzugsweise zur Ausbildung von Turnlehrern für Gymnasial- und Real-Lehranstalten sowie für Schullehrer-Seminare bestimmt. Es ist nicht blos abzuwarten, ob Meldungen eingehen, vielmehr soll vom Aufsichtswesen verlangt werden, daß bei denjenigen Anstalten, an welchen für den Turnbetrieb nicht genügend gesorgt ist, einer der jüngeren Lehrer zur Absolvirung des Cursus veranlaßt wird. Bei staatlichen Anstalten wird dies keine nennenswerthen Schwierigkeiten bieten, aber auch von den Patronaten der städtischen Lehranstalten wird erwartet, daß sie gern dem Verlangen entgegen kommen. Er-

heblich erleichtert wird der Eintritt in die Central-Turnanstalt durch die Möglichkeit, daß in Fällen des Bedürfnisses Unterstützungen für die Eleven aus Centralfonds gewährt werden können. Besonders legt der Cultusminister Werth darauf, daß auch akademisch gebildete Lehrer die Befähigung zur Leitung des Turn-Unterrichts sich verschaffen. Namentlich wird bei größeren Gymnasien und Realschulen, an welchen zwei und mehr Turnlehrer thätig sind, unbedingt darauf zu halten sein, daß der erste derselben die Qualification für das höhere Lehramt nachgewiesen habe.

Berlin, 17. Mai. [Die Gebietserweiterung Montenegro's. — England zu den Bschlüssen der Conferenz. — Die Insurgenten und der Waffenstillstand.] Nicht mit Unrecht beklagen sich privatim die Redacteure der hiesigen großen Journale, daß sie erst über Wien, London, Paris, Rom ꝛc. zu erfahren suchen müssen, welche Details in den Conferenzen behandelt und welche Beschlüsse gefaßt worden sind. In der That findet man in den heutigen Morgenblättern den Cardinalpunkt der Tagesfrage, die von Rußland auf der Conferenz vorgeschlagene Gebietsvergrößerung Montenegro's, kaum angedeutet. Unsere Diplomaten sagen, daß die Zurückhaltung betreffs der Veröffentlichung der eigentlichen Ergebnisse der Conferenz durch den Usus geboten sei. Es müsse nämlich ein Zeitraum von etwa 14 Tagen abgewartet werden, bis in Konstantinopel die Uebergabe der Conferenznote durch den Grafen Zichy, oder vielleicht durch identische Noten der sechs Vertragsmächte erfolgt sei. Sei dem, wie ihm wolle, jedem Leser ist ersichtlich, daß diejenigen Mittheilungen, welche bisher an dieser Stelle über die Verhandlungs-Gegenstände der Conferenz gemacht wurden, auf Informationen betheiligter Diplomaten beruhen müssen, weil auch russische und österreichische Regierungsorgane analoge Mittheilungen enthalten. Wir constatiren dies, weil sich in jenen Publicationen, in Uebereinstimmung mit den unsrigen, die Meldung von der durch den Fürsten Gortschakoff befürworteten Gebietsvergrößerung Montenegro's befindet. Von hochofficiöser Seite wird denn auch geradezu gesagt, daß der frühere leitende Grundsatz der großmächtlichen Politik die Erhaltung des europäischen Besitzstandes der Türkei, durch die Berliner Maiconferenzen als ein überwundener Standpunkt zu betrachten ist. Wenn so die Conservirung der Türkei in der Conferenz über Bord geworfen wurde, so haben allerdings die slavischen Oppositionsblätter in Oesterreich nicht Unrecht, wenn sie sagen, daß Oesterreich die Führung in der orientalischen Angelegenheit an Rußland abtreten mußte, und daß Fürst Gortschakoff die Fortsetzung der Action übernimmt, welche unter den Händen des Grafen Andrassy zu einem gordischen Knoten verknüpft wurde. — Eine Börsendepesche, welche offenbar von Baisse-Speculanten herrührt, suchte das Gerücht zu verbreiten, daß die englische Regierung die Propositionen der Berliner Conferenz ablehnend beantwortet habe. Personen, welche der hiesigen britischen Botschaft nahe stehen, versichern, daß bis zur heutigen Mittagsstunde keine derartige Nachricht von London eingetroffen und daß eine solche auch nicht erwartet werde. — Von mehr als einer Seite erheben sich Zweifel darüber, ob die Insurgenten der Herzegowina, Bosniens und Bulgariens auf den Abschluß eines zweimonatlichen Waffenstillstandsvertrages eingehen werden. Ihre Weigerung würde sich vornehmlich darauf stützen, daß die Türken den kürzlich abgeschlossenen Waffenstillstand zur Ausschiffung einer bedeutenden Anzahl von Truppen benutzt haben und daß der Stillstand der Action die Kraft, sowie die Mittel des Aufstandes aufzehren würde. Ihre Forderungen haben formulirt den Conferenzen vorgelegen und werden gutem Vernehmen nach in zwei bis drei Tagen in einem bekannten, der russischen Regierung zur Verfügung stehenden Journale veröffentlicht werden. Die Forderungen selbst weichen wenig von jenen ab, die schon bei verschiedenen früheren Gelegenheiten gestellt worden sind. Wie wir hören, werden die Insurgentenführer den neuen Waffenstillstand nur dann annehmen, wenn die Conferenzmächte ausreichende Bürgschaften geben, daß die von Rußland verlangte Gebietserweiterung Montenegros von der Pforte zugestanden wird.

H.T.B. Berlin, 17. Mai. [Die Conferenzen.] Das Geheimniß, das bisher die auf der Berliner Conferenz getroffenen Abmachungen umgiebt, erklärt sich aus den Vorsichtsmaßregeln, die Seitens der betheiligten Personen zu dem Zwecke getroffen sind. Selbst diejenigen Vertreter der Pariser Tractatsmächte, denen das von den drei Staatsmännern Rußlands, Deutschlands und Oesterreichs Sonnabend Vormittag unterzeichnete Programm am Sonnabend Mittag ad referendum mitgetheilt und zugleich eine Copie desselben übergeben wurde, hatten sich vorher verpflichten müssen, bis zur verlautbarten Gegenäußerung ihrer Regierungen das tiefste Schweigen zu bewahren. Während der Conferenzen, bei denen Fürst Gortschakoff das Alterspräsidium führte, ist kein Protokoll geführt worden. Das von Gortschakoff ausgearbeitete Programm ist zuerst eine halbe Stunde lang im russischen Botschaftshotel noch von Gortschakoff, Nowikoff, Hamburger und dem russischen Consul in Cettinje, Herrn Jonin, durchberathen und gleich darauf im Reichskanzleramt verlesen und von den drei Staatsmännern unterzeichnet worden. Den mittlerweile zur Theilnahme an diesem Schlußact der Conferenz eingeladenen Vertretern Frankreichs, Englands und Italiens wurde dieses Memoire alsdann vorgelesen und eine Copie desselben behändigt, welche dieselben ad referendum entgegennahmen. Später hatte noch Andrassy eine fast zweistündige Conferenz mit dem italienischen Gesandten, die sich auf specielle Theile dieses Programms, welche event. die Action Italiens beanspruchen, bezog. — Als das nächste und vielleicht schon in diesen Tagen zur Ausführung kommende Ergebniß des vereinbarten Programms ist ein den beiden streitenden Theilen in der Herzegowina aufzuerlegender Waffenstillstand von 2 Monaten zu erwarten, der die Ausführung der Reform- und Vermittelungsvorschläge unter möglichster Berücksichtigung der Beschwerden der Insurgenten an Ort und Stelle ermöglichen soll. Zur Annahme dieses Waffenstillstandes haben sich die Bevollmächtigten der Insurgenten sofort bereit erklärt, falls die drei Mächte die Garantie für dessen exacte Ausführung und Ahndung etwaiger Verletzung desselben übernehmen.

[Finanzminister Camphausen.] Der „Berliner Börsen-Courier" beeilt sich, seinen Lesern von der Börse mitzutheilen: „Wir erfahren soeben aus bestimmter und sicherer Quelle, daß gestern Finanzminister Camphausen seine Entlassung eingereicht hat und daß dieselbe vom Kaiser bereits angenommen worden ist. Heute Mittag 12 Uhr hat ein Ministerrath stattgefunden, dem der bisherige Finanzminister und Vicepräsident des Staatsministeriums nicht mehr beiwohnte." Nach unseren Informationen sind gerade im Gegentheil die Differenzen im Ministerium ausgeglichen. An der Berliner Börse wurde übrigens gestern das Gerücht geglaubt.

Hannover, 16. Mai. [Zum Landdrosten von Hannover] und Stellvertreter des Oberpräsidenten soll, einer Berliner lithogr. Corresp. zufolge, Prinz Handjery, der Landrath des Teltower Kreises, designirt sein.

Frankfurt, 16. Mai. [Die vorgestern polizeilich confiscirte Nummer der „Frankfurter Zeitung"] ist auf Anordnung der Staatsanwaltschaft wieder freigegeben worden, da die vom Polizeipräsidium zur Motivirung seines Einschreitens in Anspruch genommenen Gesetzes-Paragraphen nicht zutreffen. Die polizeiliche Verfügung lautet nämlich:

„Frankfurt a. M., 14. Mai 1876. Auf Grund des § 23 des Preßgesetzes vom 7. Mai 1874 ist die polizeiliche Beschlagnahme der Nr. 135 Morgen-Blatt der „Frankfurter Zeitung" von mir angeordnet worden. Veranlassung hierzu hat der Eingangs-Artikel, d. d. Frankfurt am Main, 13. Mai, beginnend: „Arnim und kein Ende", gegeben, weil derselbe aus der geheim zu haltenden Anklageschrift Mittheilungen zum Abdruck bringt und hierdurch gegen § 92 des Straf-Gesetzbuches verstößt. Der Polizei-Präsident: Hergenhahn."

Nun gestattet aber der angezogene Artikel 23 des Preßgesetzes die Beschlagnahme nur bei Verletzung der Artikel 85, 95, 111, 130 und 184 des Strafgesetzbuches, nicht aber bei einem vermeintlichen oder wirklichen Verstoß gegen Art. 92 (Hoch- und Landes-Verrath). Die Redaction der „Frankf. Ztg." erklärt, daß sie gegen die Maßregel des Polizeipräsidiums bei dessen vorgesetzter Behörde Beschwerde führen werde, um wenigstens feststellen zu lassen, daß hier durch die Praxis in unzulässiger Weise „das Gesetz supplirt" worden ist. Von der Beschlagnahme war übrigens nur ein geringer Theil der Auflage, etwa 1000, worunter etwa 500, die von der Post noch nicht versandt waren, betroffen worden.

Karlsruhe, 16. Mai. [In der Sitzung der ersten Kammer] vom 13. d. wurde bei Gelegenheit der Budget-Berathung des Ministeriums des Innern die Regierung beschuldigt, die Besetzung des erzbischöflichen Stuhles in Freiburg absichtlich zu verhindern, worauf Minister Jolly entgegnete, daß die Kirche nicht Das zur Besetzung gethan habe, was Pflicht gewesen; gewisse Erfahrungen hätten es der Regierung wünschenswerth gemacht, die Candidaten vorher aufmerksam zu machen, daß der Eid ohne jeden Vorbehalt und der Gehorsam gegen die Gesetze rücksichtslos verlangt würde, da jede staatliche Ordnung dies unbedingt verlange. Ferner sei er, der Minister in der Lage, beweisen zu können, daß das Kirchen-Regiment zu Freiburg systematisch gegen die Landes-Gesetze kämpfe, und daß bei demselben die Unterthanentreue vermißt werde. Die Absetzung der erzbischöflichen Dotation wurde sodann nach den Beschlüssen der zweiten Kammer ausgesprochen, und der staatliche Zuschuß zum altkatholischen Cultus genehmigt.

Frankreich.

⊙ Paris, 15. Mai. [Zur Ernennung Marcère's und Fay's. — Zur Amnestiefrage. — Beerdigung Esquiros. — Leichenfeier für Michelet. — Zur Presse.] Bei der Ernennung de Marcères zum Minister des Innern ist es noch nicht ohne einige Schwierigkeiten abgegangen. Mac Mahon hätte lieber Jules Simon als de Marcère in das Ministerium eintreten sehen, aber gegen diesen Gedanken lehnte Dufaure sich entschieden auf, und der Herzog von Magenta gab nach. De Marcère seinerseits stellte zwei Bedingungen, die erste, daß der von ihm vorbereitete Präfecten- und Unterpräfectenschub unverzüglich zur Ausführung komme; die zweite, daß man ihm gestatte, dem Deputirten Fay die Stelle des Unterstaats-Secretärs, die er selbst bisher inne hatte, zu geben. Beides wurde ihm zugestanden. Der neue Minister ist ein Mann von 47 Jahren, von großem Wuchse, mager, er sieht wie ein Gerichtsbeamter aus und hat in der That die Rechtscarriere bis zum Rath am Appelhof (in Donai) durchgemacht. Unter seinem etwas schroffen Wesen sollen sich, wie seine Freunde versichern, treffliche Charaktereigenschaften verbergen. Marcère gehörte zu den 14 Deputirten, welche i. J. 1871 beim Zusammentreten der Nationalversammlung das linke Centrum gründeten; man sagt, daß er der Verfasser des letzten, so günstig aufgenommenen Ricard'schen Rundschreibens ist. Sein künftiger Gehülfe Fay, einer der Vertreter des Departements Lot-et-Garonne gehörte einer etwas scharfen ausgesprochenen republicanischen Richtung an; der „Français" schilt ihn einen Radicalen und sogar der „Moniteur Universel" kann bei seiner Ernennung eine Anwandlung von schlechter Laune nicht unterdrücken. Die günstige Wirkung, welche der Eintritt dieser beiden Deputirten in die Regierung bei den Republikanern der Kammer hervorruft, gab sich gestern schon bei der gewöhnlichen Sonntags-Versammlung der Linken zu erkennen. Jules Ferry hielt dort eine Lobrede auf Ricard, und dann discutirte man die Amnestiefrage. Obwohl mehrere Mitglieder den Wunsch nach einer theilweisen Amnestie äußerten oder zum wenigsten das Picard-Gnyho'sche Verjährungsgesetz angenommen wissen wollten, so entschied sich doch die Mehrheit für die Beseitigung aller Amnestievorschläge, und für den höchst wahrscheinlichen Fall, daß der Justizminister dem Verjährungsgesetz seine Zustimmung nicht geben wird, beschloß man, von der Regierung nur das Versprechen zu verlangen, daß die Verfolgung der Theilnehmer des Aufstandes von 1871 von jetzt ab eingestellt werden soll. Jules Ferry setzte in einer zweiten Rede auseinander, daß die Linke sich unter den jetzigen Umständen nicht von dem Ministerium trennen dürfe. Die Amnestiedebatte, die heute stattfinden sollte, ist auf morgen verschoben worden, da die Deputirten durch Ricard's Leichenfeier in Paris zurückgehalten wurden. — Nur wenige Landesvertreter wohnten gestern in Versailles der Bestattung Esquiros bei, und der Senat, dessen Mitglied doch Esquiros gewesen, war gar nicht officiell dabei vertreten. Man sucht diese Tactlosigkeit damit zu entschuldigen, daß die Beerdigung zu spät angezeigt worden. Seinem Wunsche gemäß ist Esquiros ohne Zuziehung der Kirche begraben worden; Challemel-Lacour hielt die Grabrede. Die Trauer-Ceremonien folgen einander Schlag auf Schlag; wie man weiß, soll am nächsten Donnerstag der Leichnam Michelets auf dem Père Lachaise beigesetzt werden. Die „Debats" rathen heute den Freunden Michelets dringend, bei dieser Gelegenheit nicht eine lärmende Demonstration zu machen und dem Wunsche der Wittwe Michelets zu folgen, welche die Schulen gebeten hat, für die Aufrechthaltung der Stille zu sorgen. Im lateinischen Viertel ist man eifrig beschäftigt, für eine möglichst starke Betheiligung der Studentenschaft zu werben. — Heute Abend ist ein clericales Blatt, „la Défense", das unter dem Patronat Dupanloup's stehen soll, zum ersten Male ausgegeben worden.

Provinzial-Zeitung.

µ Breslau, 18. Mai. [Unglücksfall.] Bei dem Abputz des Hauses Weidenstraße 32 ereignete sich gestern Abend in der siebenten Stunde ein Unglücksfall. Zwei mit dem Abputz beschäftigte Maurer befanden sich auf dem in Seilen hängenden Fahrstuhl, als eins der Seile riß und der Fahrstuhl aus dem 2. Stockwerk herunterstürzte. Während es dem einen der Arbeiter gelang, das andere Ende des Seiles zu erfassen und dadurch seine Rettung durch das Fenster in das Innere des Hauses möglich zu machen, stürzte der andere herab und mit dem Kopfe auf einen eben vorüberfahrenden Rollwagen, so daß er anscheinend leblos auf der Straße liegen blieb; derselbe wurde alsbald nach dem Allerheiligen-Hospital gebracht.

[Der General-Superintendent Dr. Erdmann] hat heute eine bis zu Ende der nächsten Woche dauernde Amtsreise angetreten. (In Landshut ꝛc. wird derselbe eine Kirchenvisitation abhalten.)

V Warmbrunn, 17. Mai. [Auffahrt des Koppenwirths Pohl. — Witterung.] Obgleich sich das Hochgebirge den Thalbewohnern immer noch in starker Winterbekleidung zeigt, hat Herr Koppenwirth Pohl doch am 15. Mai seine Auffahrt zu den Koppen-Hospizen bewerkstelligt. Seit dem 7. Mai hatte namentlich der Koppenkegel und auch einzelne Hochkämme, so wie die Bergkuppen des hohen Rades und der beiden Sturmhauben ein nochmaliges, hoffentlich für diesen Winter letztes Schneekleid angezogen, das sich in Folge des nach dieser Zeit eingetretenen, schon weit über 8 Tage anhaltenden tiefen Temperaturstandpunktes auch bis heut noch fast ganz unversehrt erhalten hat. Der bereits in der letzten Woche des April lieblich ins Thal herableuchtende grüne Wiesenplan vor der Hampelbaude erschien vor 8 Tagen wieder so dicht mit Schnee bedeckt, daß die Bewohner der Baude im Mai ganz bequem nochmals eine Schlittenrutschpartie hätten selbst noch eine bedeutende Strecke abwärts von der Baude unternehmen können. Die Schneegruben haben namentlich während der zahlreichen, mit gewaltigen Schneeniederschlägen verbunden gewesenen Märzstürme derartige Schneemassen in ihre weiten Grubenhöhlungen aufgenommen, daß ihr diesjähriges Schneequantum das vorjährige, wenigstens dem Augenschein nach, noch bei Weitem übertrifft; denn während sich nach den, nach den dreimaligen gewaltigen Winterschneeniederschlägen des vorigen Jahres schon im April zahlreiche schneefreie Felsenzacken innerhalb der Schneegrubenhöhlungen zeigten, gewähren beide Schneegruben auch jetzt noch den Anblick fast bis an den oberen Schneegrubenrand sich ausdehnender gewaltiger Schneeflächen, aus denen bis jetzt noch keine schneefreie Felsspitze hervorsticht. Am Rande der sogen. schwarzen oder Agnetendorfer Schneegrube unterhalb der großen Sturmhaube hat sich eine so ungeheure, vom Thale aus jetzt noch sichtbare Schneemasse abgelagert, daß man damit ein kleines Dorf vollständig zudecken könnte. Nicht minder gewaltige Schneeberge lagern noch an den Teichrändern. Aus den Felshaufen des hohen Rades ragen ebenfalls erst einzelne blosgelegte Ränder hervor und unser Warmbrunner Thal scheint nur durch die starken Märzstürme, sowie durch die zur Zeit der Ueberschwemmungen des ebenen Landes am Hochgebirge noch durchgängig herrschende verhältnißmäßig sehr niedere Temperatur vor dem Niedergange großer Wassermassen und infolge derselben vor entstehenden Ueberschwemmungen verschont geblieben zu sein. — Allem Anschein nach tritt vom 20. Mai mildere Witterung ein und es ist zu hoffen, daß dann jene Schneemassen sich möglichst langsam verzehren. Eigenthümlicher Weise haben die beiden ersten Sonntage im Mai nur allein Niederschläge gezeigt und zwar der 7. Mai in fortgesetzten Graupelnschauern, der 14. Mai in mehrfachem Gewitterregen. Merkwürdig war am letztgenannten Tage um die 7. Abendstunde eine besonders eigenthümliche Wolkenbildung. Eine über unser Thal ziehende sehr hoch schwebende Regenwolke gestaltete sich nach ihrem Abzuge nämlich zu einem gewaltigen weißlichen eine kleine Biegung zeigenden Wolkenschweife, der bei stärkerem Hervortreten der Gewitter zweifellos den Eindruck einer gewaltigen sich entladenden Hagelwolke gemacht haben würde. Zum Glücke ist jedoch von den Wirkungen eines in der Nähe unsers Gebirges derartig entstandenen Unwetters nichts bekannt geworden. Der Barometerstand hat sich hier seit dem 5. Mai nur wenig geändert.

Tworkau, 16. Mai. Eine im verflossenen Jahre hier neu erbaute, mit Schiefer gedeckte Scheune wurde vor einigen Tagen vermittelst Hebelwerk an ihren neuen Bestimmungsort in ungefähr 300 Meter Entfernung fortgerückt. Bei dieser kritischen Arbeit, — in welcher die Amerikaner bekanntlich eine derartige Routine haben, daß sie ganze Straßenreihen in dieser Weise verschieben — waren an 90 Mann thätig, und es kamen dabei allerlei Walzen und Schrauben zur Anwendung. Das Gelingen des originellen Experimentes wurde in dem Graßa'schen Gasthause großartig gefeiert. (Ob. Anz.)

Handel, Industrie ꝛc.

Berlin, 17. Mai. In unserem gestrigen Berichte hatten wir auszusprechen Veranlassung, daß unabhängig vom Coursstande sich der Grund-Charakter der Börse als ein fester darstellt. Durch den Verlauf des heutigen Geschäfts fand diese Anschauung eine neue Bestätigung. Denn wenn fast sämmtliche Effecten, die überhaupt noch zu den Trägern des Verkehrs gezählt werden können, mehr oder weniger belangreiche Courseinbußen erlitten, so läßt sich trotzdem auch heute die Gesammtstimmung keineswegs als matt bezeichnen. Der Druck, der anfänglich auf dem Geschäft lastete, wich in der zweiten Börsenstunde vollständig und mit der sich bessernden Tendenz belebte sich auch nach und nach der Verkehr. Die Börse trug sich heute wieder mit der Nachricht von dem Rücktritt Camphausens — indeß schlug man daraus kein anderes Capital, als das eines interessanten Unterhaltungsstoffes. Einen zeitweisen Druck hingegen erzeugte eine Wiener Depesche, welche meldete, daß allerdings zur Zeit noch unbestätigte politische Nachrichten die dortige Börse verstimmten. Spätere Depeschen ließen aber eine Erholung in Wien erkennen, der sich auch der hiesige Verkehr anschloß. Die internationalen Speculations-Papiere bewegten sich erst in weichender Richtung, zogen dann aber in den Coursen wieder an, so daß sie gegen den gestrigen Schluß nur wenig differiren, hiervon machten jedoch Lombarden eine Ausnahme, dieselben hatten circa 9 M. unter gestrigem Niveau eröffnet und vermochten anfänglich nicht einmal sich auf diesem Stande zu erhalten; später trat allerdings auch hier eine energische Besserung des Courses ein. In Lombarden, auf welche sich das Hauptinteresse der Börse concentrirte, fanden sehr rege Umsätze statt. Von österreichischen Nebenbahnen gingen Galizier bei fester Haltung ziemlich rege um Die localen Speculationspapiere verhielten sich sehr still und waren auch nur wenig fest. Disconto-Commandit 111, ultimo 109½—¾ bis 9½, Dortmunder Union 6,90, Laurahütte 56,40, ultimo 55,75—56,60. Nach einigen unbedeutenden Schwankungen befestigte sich auch für auswärtige Staatsanleihen die Stimmung, und waren namentlich österr. 1860er Loose bevorzugt, aber es erfreuten sich auch Silber- und Papierrente bemerkenswerther Beliebtheit. Ebenso zeigten sich Türken und Italiener ziemlich fest. Russische Werthe zogen in den Notirungen etwas an, blieben aber sonst eher vernachlässigt. Preußische Fonds gut behauptet, aber sonst eben so wie andere deutsche Staatspapiere sehr still. Mehr Beachtung fanden nur einige Prämienanleihen. Das Geschäft in Eisenbahn-Prioritäten blieb sehr klein, auch war die Haltung nur wenig fest. Lombardische Prioritäten matter, auch Ungarische Ostbahn II. niedriger. Russische Prioritäten schwach Der Eisenbahnactien-Markt trug eine recht feste Physiognomie und vielfach schließen die Notirungen über den gestrigen Schluß-Coursen. Anhalter, Potsdamer, Halberstädter und Oberschlesische recht beliebt. Leichte Bahnen still. Halle-Sorauer in guter Frage. Görlitzer behauptet. Rumänen unverändert. Weimar-Gera matter. Halle-Sorau-Gubener Stamm-Prioritäts-Actien fest. Bankactien unbelebt, Antwerpener Centralbank fest, Spritbank Wrede zu gestriger Notiz sehr rege, Königsberger Vereinsbank und Posener Provinzialbank beliebt, Darmstädter Bank zu besserem Course gesucht, Schaaffhausen und Meininger matt, Kölnische Wechslerbank und Deutsche Bank niedriger, Bank für Rheinland nachgebend, Coburger Credit angeboten. Industrie-Papiere meist geschäftslos. Continental-Pferdebahn und Charlottenburger Pferdebahn offerirt. Centralstraße gesucht. Dannenberg Cattunfabrik begehrt. Flora angeboten. Oberschl. Eisenbahnbedarf sehr fest und begehrt. Hoffmann Waggon höher. Schwartzkopf offerirt und weichend. Phönix, König Wilhelm, Eschweiler, Arenberger, Gelsenkirchen und Pluto bevorzugt. Louise und Centrum sehr lebhaft. — Um 2½ Uhr: Ruhiger. Credit 224½, Lombarden 117½, Franzosen 446, Reichsbank 154¾, Disc.-Commandit 109¾, Dortmunder Union 6,90, Laurahütte 57½, Köln-Mindener 100¼, Rheinische 116¼, Bergische 83¼, Rumänen 19½.

[Finnische 10 Thaler-Loose.] Verloosung vom 1. Mai 1876. Auszahlung vom 1. August 1876 ab.

Gezogene Serien: Nr. 162 212 342 756 914 1385 1475 1728 1901 2034 2624 2685 2868 2885 2937 2994 3032 3077 3270 3405 3458 3602 3620 3670 4027 4042 4065 4721 4791 5133 5135 5373 5438 5614 5909 5926 6155 6298 6561 6768 6796 7286 7732 8120 8191 8212 8341 8602 8607 9672 10,180 10,566 10,588 10,646 10,766 11,098 11,121 11,582 11,814 11,844.

Prämien: Ser. 10,646 Nr. 18 à 40,000 Thlr. Ser. 4065 Nr. 17 à 4000 Thlr. Ser. 7732 Nr. 13 à 800 Thlr. Ser. 914 Nr. 13, Ser. 1475 Nr. 6, Ser. 3620 Nr. 6, Ser. 5135 Nr. 15, Ser. 6561 Nr. 16, à 300 Thlr. Ser. 2868 Nr. 7, Ser. 4721 Nr. 12, Ser. 5133 Nr. 8, Ser. 5909 Nr. 14, Ser. 6561 Nr. 4, Ser. 8602 Nr. 2, Ser. 10,180 Nr. 12, Ser. 10,646 Nr. 2, Ser. 10,646 Nr. 8, Ser. 10,706 Nr. 10, Ser. 11,098 Nr. 9, Ser. 11,582 Nr. 20 à 60 Thlr.

Auf alle übrigen in den obigen Serien enthaltenen, hier nicht besonders aufgeführten Nummern entfällt der geringste Betrag von 11 Thlr.

[Schwedische 10-Thalerloose.] Ziehung vom 1. und 2. Mai. Auszahlung ab 1. August cr. (Hauptgewinne):

Nr. 183,525 à 6000 Thlr.
Nr. 97,281 à 1000 Thlr.
Nr. 81,005 à 500 Thlr.
Nr. 6,166 25,229 123,324 137,561 à 150 Thlr.
Nr. 1,636 6,766 43,166 86,240 95,962 162,835 169,406 200,117 201,690 227,286 à 60 Thlr.
Nr. 19,376 27,754 32,957 40,807 49,182 50,285 70,653 109,734 121,493 129,879 148,221 158,700 182,013 194,398 194,786 200,756 208,560 212,163 230,897 236,802 à 35 Thlr.
Nr. 1,552 8,821 13,601 17,755 21,421 23,749 29,888 29,969 31,072 32,937 39,408 40,946 62,793 68,024 74,068 76,873 87,406 93,446 97,047 102,107 106,896 114,561 137,238 144,242 149,330 158,206 163,405 171,704 183,175 186,506 187,784 194,603 211,900 215,580 219,329 220,654 236,574 239,258 à 25 Thlr.

Berliner Börse vom 17. Mai 1876.

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	169,25 bz
do. do.	2 M.	3	168,40 bz
London 1 Lstr.	3 M.	2	20,33 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	4	80,95 bz
Petersburg 100 SR.	3 M.	6½	262,70 bz
Warschau 100 SR.	8 T.	6½	266,60 bzG
Wien 100 Fl.	8 T.	4½	169 bz
do. do.	2 M.	4½	167,80 bz

Fonds- und Geld-Course.

Staats-Anl. 4½% consol.	4½	104,50 bz
do. 4%ige	4	99,75 bz
Staats-Schuldscheine	3½	94 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	131,10 bz
Berliner Stadt-Oblig.	4½	102,30 bz
Pfandbr. Berliner	4½	101,90 G
Pfandbr. Pommersche	3½	84,60 G
Pfandbr. Posensche neue	4	94,80 B
Pfandbr. Schlesische	3½	— —
Rentenbriefe. Kur- u. Neumärk.	4	97,70 bz
Rentenbriefe. Pommersche	4	97,50 B
Rentenbriefe. Posensche	4	96,90 bz
Rentenbriefe. Preussische	4	97 B
Rentenbriefe. Westfäl. u. Rhein.	4	98,10 bz
Rentenbriefe. Sächsische	4	98,70 bz
Rentenbriefe. Schlesische	4	97,20 bzB
Badische Präm.-Anl.	4	118,40 bzG
Baierische 4% Anleihe	4	121,60 bzG
Cöln-Mind. Prämiensch.	3½	109,50 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 254,40 B
Badische 35 Fl.-Loose 135,60 bz
Braunschw. Präm.-Anleihe 82,90 bzG
Oldenburger Loose 135 bz

Ducaten — —	Fremd. Bkn. — —
Sover. 20,34 G	einl. i. Leip. — —
Napoleons 16,20 G	Oest. Bkn. 169,10 bz
Imperials — —	Russ. Bkn. 267,50 bz
Dollars 4,175 G	

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial-Obl.	5	101,80 bz
Unkb. Pfd. d. Pr. Hyp.-B.	4½	99 bzG
do. do.	5	100,20 bzG
Deutsche Hyp.-B.-Pfb.	4½	95,75 bzG
do. do. do.	5	101 bzG
Kündbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	100,25 B
Unkünd. do. (1872)	5	101,50 bz
do. rückzb. à 110	5	107,90 bz
do. do. do.	4½	98,50 bz
Unk. H. d. Pr. Bd.-Crd.B.	5	— —
do. III. Em. do.	5	103,30 bzG
Kündb. Hyp. Schuld. do.	5	100 bz
Hyp.-Anth. Nord.-G.C.B.	5	100,75 bzG
do. do. Pfandbr.	5	101,50 bzG
Pomm. Hyp.-Briefe	5	105 G
do. do. II. Em.	5	101,75 G
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	109,25 bz
do. do. II. Em.	5	106,75 G
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	102,75 bz
do. 4½ do. do. m. 110	4½	96,25 bz
Meininger Präm.-Pfdb.	4	102 B
Oest. Silberpfandbr.	5½	39 B
do. Hyp.-Crd.-Pfdbr.	5	39 B
Pfdb. d. Oest. Bd.-Cr.-Ge.	5	87,10 bz
Schles. Bodencr.-Pfdbr.	5	100,25 bzB
do. do.	4½	94,25 bz
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	101,50 G
do. do. 4½%	4½	98 G
Wiener Silberpfandbr.	5½	39 B

Ausländische Fonds.

Oest. Silberrente	4 1/5	58,20 bzG
(1./1. 1./7. u. 1./4. 1./10.)		1./4. 1./10. 58,25 b[G
do. Papierrente	4 1/5	54,75 bz
(1./2. 1./8. u. 1./5. 1./11.)		[1./5. 1./11. 54,80 [b
do. 54er Präm.-Anl.	4	96 bzB
do. Lott.-Anl. v. 60.	5	98 bzG
do. Credit-Loose	—	300 G
do. 64er Loose	—	265 bz
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	177 bzG
do. do. 1866	5	172 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	85,30 bzG
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfdb.	5	88 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	84,90 bz
Poln. Pfndbr. III. Em.	4	— —
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	68,25 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	104,30 bzB
do. do. 1885	6	101,10 G
do. 5% Anleihe	5	102,25 bz
Französische Rente	5	— —
Ital. neue 5% Anleihe	5	70,80 G
Ital. Tabak-Oblig.	6	101,20 bz
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	71 bz
Rumänische Anleihe	8	93,50 bz
Türkische Anleihe	5	10,50 G
Ung. 5% St.-Eisenb.-Anl.	5	68,50 bzB

Schwedische 10 Thlr.-Loose — —
Finnische 10 Thlr.-Loose 39 G
Türken-Loose 21,25 etbzB

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg-Märk. Serie II.	4½	— —
do. III. v. St. 3½ g.	3½	85,50 bzG
do. do. VI.	4½	97,70 G
do. Hess. Nordbahn	5	103,90 bz
Berlin-Görlitz	5	102,25 G
do.	4½	92,75 B
do. Lit. C.	4½	88,75 B
Breslau-Freib. Lit. D.	4½	—
do. do. E.	4½	94,75 G
do. do. F.	4½	94,75 G
do. do. G.	4½	— —
do. do. H.	4½	— —
do. do. J.	4½	— —
do. do. K.	4½	88 G
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	90,50 G
do. Lit. B.	4½	—
do. IV.	4	93 B
do. V.	4	90,10 G
Halle-Sorau-Guben	5	98,10 bzG
Hannover-Altenbeken	4½	94,75 G
Märkisch-Posener	5	102,25 B
N.-M. Staatsb. I. Ser.	4	97,50 G
do. do. II. Ser.	4	— —
do. do. Obl. I. u. II.	4	97,60 B
do. do. III. Ser.	4	97 B
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	93,50 B
do. D.	4	93,50 G
do. E.	3½	— —
do. F.	4½	— —
do. G.	4½	99 B
do. H.	4½	101,20 bz
do. von 1869	5	103,90 bzG
do. von 1873	4	91 G
do. von 1874	4½	97,90 G
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb.	4	92,25 bzG
do. do.	5	103,90 G
do. Stargard-Posen	4	—
do. do. II. Em.	4½	— —
do. do. III. Em.	4½	— —
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	— —
Ostpreuss. Südbahn	5	101,50 G
Rechte-Oder-Ufer-B.	5	— —
Schlesw. Eisenbahn	4½	— —
Chemnitz-Komotau	5	37,60 bz
Dux-Bodenbach	5	53 B
do. II. Emission	5	40 B
Prag-Dux	fr.	24,10 B
Gal. Carl-Ludw.-Bahn	5	81,10 G
do. do. neue	5	78,50 B
Kaschau-Oderberg	5	57,30 bz
Ung. Nordostbahn	5	53,25 G
Ung. Ostbahn	5	51,50 G
Lemberg-Czernowitz	5	65,60 bz
do. do. II.	5	65,20 bz
do. do. III.	5	56,50 B
Mährische Grenzbahn	5	63 B
Mähr.-Schl. Centralb.	fr.	17,50 bz
do. II.	fr.	— —
Kronpr.-Rudolf-Bahn	5	67 G
Oesterr.-Französische	3	316,50 bzG
do. do. II.	3	301 B
do. südl. Staatsbahn	3	222,25 bzG
do. neue	3	222 bzG
do. Obligationen	5	74 bz
Warschau-Wien II.	5	95 G
do. III.	5	91,50 G
do. IV.	5	86,40 bz
do. V.	5	84 bz

Bank-Discont 4 pCt.
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1874	1875	Zf.	
Aachen-Mastricht	1	—	4	22,10 bz
Berg.-Märkische	3	4	4	83,40 bz
Berlin-Anhalt	8⅔	8	4	105,75 bz
Berlin-Dresden	5	—	5	25,40 bz
Berlin-Görlitz	0	0	4	39,25 bz
Berlin-Hamburg	12½	10	4	175 bzG
Berl. Nordbahn	0	-	fr.	— —
Berl.-Potsd.-Magdb.	1⅗	3	4	80,50 bzG
Berlin-Stettin	9 11/12	—	4	122,50 bzG
Böhm. Westbahn	5	5	5	75,75 G
Breslau-Freib.	7½	5⅔	4	76,75 bz
Cöln-Minden	6 9/20	—	4	100,25 bz
do. Lit. B.	5	5	5	98,50 bzG
Cuxhaven. Eisenb.	6	6	6	— —
Dux-Bodenbach. B.	0	0	4	8,50 bzG
Gal. Carl-Ludw.-B.	8½	6	4	80,75 bz
Halle-Sorau-Gub.	0	0	4	12,90 bzB
Hannover-Altenb.	0	—	4	15 bz
Kaschau-Oderberg	5	—	5	41,75 bz
Kronpr. Rudolfb.	5	5	5	44,90 bzG
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	176 G
Märk.-Posener	0	0	4	21,40 bzB
Magdeb.-Halberst.	3	—	4	70,50 bz
Magdeb.-Leipzig	14	14	4	234,25 bzG
do. Lit. B.	4	4	4	96 bzG
Mainz-Ludwigsh.	6	6	4	99,30 bz
Niederschl.-Märk.	4	4	4	98 B
Oberschl. A.C.D.E.	12	10½	3½	139,40 bz
do. B.	12	10½	3½	128 bz
Oesterr.-Fr. St.-B.	6	6½	4	444-46 bz
Oest. Nordwestb.	5	5	5	214 G
Oest. Südb. (Lomb.)	1⅔	—	4	113-16 bz
Ostpreuss. Südb.	0	0	4	26,50 bzG
Rechte-O.-U.-Bahn	6⅔	6⅓	4	102 bz
Reichenberg-Pard.	4⅔	4⅓	4½	49,30 G
Rheinische	8	—	4	116,10 bz
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	93,90 G
Rhein-Nahe-Bahn	0	0	4	14,30 bzG
Rumän. Eisenbahn	4	—	4	19,25-50 bz
Schweiz Westbahn	0	—	4	16,10 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	101,10 G
Thüringer Lit. A.	7 7/12	8½	4	120 B
Warschau-Wien	10	—	4	197,50 G

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Görlitzer	4	5	5	82 bzB
Berliner Nordbahn	0	—	fr.	— —
Breslau-Warschau	0	0	5	26 G
Halle-Sorau-Gub.	0	0	5	24 bzG
Hannover-Altenb.	0	0	5	34,50 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	2⅔	—	5	47 bzG
Märkisch-Posener	5	3½	5	70,25 bzB
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	— —
do. Lit. C.	5	5	5	89,80 G
Ostpr. Südbahn	3⅔	5	5	75,50 bzG
Pomm. Centralb.	0		fr.	—
Rechte-O.-U.-Bahn	6⅔	6⅓	5	107 bzG
Rumänier	8	8	8	75 bzB
Saal-Bahn	2⅔	0	5	28,50 G
Weimar-Gera	5	2½	5	23,90 bz

Bank-Papiere.

Allg. Deut. Hand.-G.	5	0	4	conv. — —
AngloDeutsche Bk.	0	3	4	53,50 G
Berl. Kassen-Ver.	18 1/8	17,7	4	170 bzG
Berl. Handels.-Ges.	7	5	4	85,50 bzG
do. Prod.-u. Hdls.-B.	10⅔	8½	5	84 bz
Braunschw. Bank	7½	6⅔	4	94 bzB
Bresl. Disc.-Bank	4	2	4	62,50 bz
Bresl. Maklerbank	0	0	4	— —
Bresl. Makl. Ver.-B.	4	4	4	— —
Bresl. Wechslerb.	3⅔	4	4	66,50 B
Coburg. Cred.-Bnk.	4½	2½	4	67,75 B
Danziger Priv.-Bk.	6	7	4	118,50 G
Darmst. Creditbk.	10	6	4	101,50 bzG
Darmst. Zettelbk.	6½	5¼	4	94,50 bzB
Deutsche Bank	5	3	4	80 bzB
do. Reichsbank	—	—	4½	155,50 bz
do. Hyp.-B. Berlin	7⅓	7½	4	92,50 G
Disc.-Comm.-Anth.	12	7	4	111 bz
Genossensch.-Bnk.	6	5½	4	90,75 G
do. junge	6	5½	4	93 G
Gwb. Schuster u. C.	0	0	4	11,95 bz
Goth. Grundcredb.	9	8	4	106 bz
Hamb. Vereins.-B.	11⅓	9 4/9	4	116,50 G
Hannov. Bank	6⅔	6 7/15	4	161,70 bzG
Königsb. Ver.-Bank	5⅔	5¼	4	91,50 G
Ludw.-B. Kwilecki	6 1/10	—	4	60 B
Leipz. Cred.-Anst.	9⅔	7	4	116 B
Luxemburg. Bank	8	6½	4	98,50 bz
Magdeburger do.	5½	5½	4	104 B
Meininger do.	4	3	4	78,20 bz
Moldauer Lds.-Bk.	3	—	4	25 G
Nordd. Bank	10	6¾	4	126 G
Nordd. Grundcr.-B.	9⅔	9	4	99,25 bzG
Oberlausitzer Bk.	0	2	4	50 B
Oest. Cred.-Actien	6⅔	5	4	221-24 bz
Posner Prov.-Bank	6	2½	4	89 bzG
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	8	8	4	98 bzG
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	9½	4	118 bz
Sächs. Bank	10½	10	4	119,00 bz
Sächs. Cred.-Bank	5	5½	4	89,50 bzG
Schl. Bank-Verein	6	5	4	82,75 bz
Schl. Vereinsbank	5	4½	4	87,75 bzB
Thüringer Bank	6	5	4	73 bzG
Weimar. Bank	3⅔	0	4	45,75 bzB
Wiener Unionsb.	5	2 6/7	4	97 B

(In Liquidation.)

Berliner Bank	0	—	fr.	89 G
Berl. Bankverein	4⅔	0	fr.	81,90 bz
Berl. Lombard-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Prod-Makl.-B.	0	—	fr.	— —
Berl. Wechsler.-B.	0	—	fr.	42,50 G
Br.-Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
do. Hand. u. Entrep.	0	—	fr.	— —
Centralb. f. Genos.	0	—	fr.	96,25 G
Deutsche Unionsb.	3	6	fr.	76,50 G
Hannov. Disc.-Bk.	0	8⅕	fr.	87,10 bzG
Hessische Bank	0	—	fr.	55,50 B
Ndrschl. Cassenv.	0	—	fr.	— —
Ostdeutsche Bank	6	—	fr.	86 G
Pos. Pr.-Wechsl.-B.	0	—	fr.	— —
Pr. Credit-Anstalt	0	—	fr.	51,50 G
Pr. Wechsler-Bnk.	0	—	fr.	— —
Schl. Centralbank	2	—	fr.	— —
Ver.-Bk. Quistorp	0	—	fr.	5 bzB

Industrie-Papiere.

Berl. Eisenb.-Bd-A.	7½	—	fr.	118 G
D. Eisenbahnb.-G.	0	0	4	12,25 bz
do. Reichs-u. Co.-E.	4	—	4	68,90 G
Märk. Sch. Masch. G.	0	—	4	15,75 G
Nordd. Gummifab.	5½	5	4	52,50 G
do. Papierfabr.	4	—	4	11,50 G
Westend, Com.-G.	6	—	fr.	3 bzG
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	18⅔	18	4	126,25 G
Schles. Feuervers.	17	20	4	— —
Donnersmarkhütte	4	—	4	15 G
Dortm. Union	0	—	4	6,90 bz
Königs- u. Laurah.	10	—	4	56,40 bz
Lauchhammer	0	—	4	19 etbzB
Marienhütte	7⅔	—	4	62 B
Moritzhütte	0	—	4	30 B
OSchl. Eisenwerke	1	1⅓	4	8,50 G
Redenhütte	0	—	4	0,75 G
Schl. Kohlenwerke	0	—	4	11,25 G
Schl. Zinkh.-Actien	7	6	4	89,50 G
do. St.-Pr.-Act.	7	6	4½	— —
Tarnowitz. Bergb.	0	0	4	36,75 G
Vorwärtshütte	1	—	4	16 B
Baltischer Lloyd	0	0	4	38,25 etbzG
Bresl. Bierbrauer.	0	0	4	— —
Bresl. E.-Wagenb.	6⅔	6⅔	4	50 B
do. ver. Oelfabr.	5	—	4	49,50 bzG
Erdm. Spinnerei	4	—	4	22,50 G
Görlitz. Eisenb.-B.	2⅔	—	4	39,75 B
Hoffm's Wag. Fabr.	0	—	4	13 B
O.-Schl. Eisenb.-B.	2	0	4	27 bzG
Schl. Leinenind.	7½	—	4	— —
S. Act.-Br. (Scholtz)	0	—	fr.	— —
do. Porzellan	0	—	4	— —
Schl. Tuchfabrik	0	—	4	— —
do. Wagenb.-Anst.	0	0	fr	2,75 B 81B
Schl. Wellw.-Fabr.	0	—	4	28 B
Wilhelmshütte MA.	4	—	4	58 G

Elberfeld, 17. Mai. [Die Gesammt-Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-Eisenbahn] betrugen im Monat April 4,975,002 M. gegen 5,150,893 M. im Monat April 1875, mithin Mindereinnahme 175,891 M. Vom 1. Januar bis 30. April d. J. betrugen die Einnahmen 18,957,427 M. gegen 19,591,904 M. in demselben Zeitraum des Vorjahres, mithin Mindereinnahme 634,477 M.

† **Glogau**, 17. Mai. [Wollbericht.] Im Laufe dieser Woche haben sowohl in dem hiesigen, wie in den benachbarten Kreisen einige Contract-Abschlüsse auf Wolle stattgefunden. Es war dies nur durch das Entgegenkommen der Producenten möglich. Die bewilligten Preise sind um 10 bis 11 Thlr., in zwei uns bekannt gewordenen Fällen um 12 Thlr. für den Centner niedriger, als im vorigen Jahre. Die Abschlüsse sind meistens schwer zu Stande gekommen, weil Seitens der Käufer eine bedeutende Lustlosigkeit documentirt wird.

Berlin, 17. Mai. [Productenbericht.] Im Allgemeinen war die Stimmung für Getreide wohl in Folge des wärmeren Wetters heute matt. Roggen wurde etwas billiger verkauft, doch haben Deckungskäufe per Mai die Haltung schließlich befestigt. Der Umsatz auf Termine war gut, loco hingegen ist wenig gehandelt, weil die Kauflust zurückhielt. — Roggenmehl billiger erlassen. — Weizen matt aber kaum niedriger im Werthe. — Hafer loco reichlicher zugeführt war matt, Termine sind unbelebt. — Rüböl in beschränktem Verkehr und kaum preishaltend. — Spiritus wesentlich billiger verkauft, schließt mit mehr Kauflust in befestigter Haltung.

Weizen loco 180—225 M. pro 1000 Kilogr. nach Qualität gefordert, pr. April-Mai 211½—210½ M. bez., pr. Mai-Juni 211½—210½ M. bez., pr. Juni-Juli 213½—212½ M. bez., pr. Juli-August — Mark bez., pr. August-September — Mark bez., pr. September-October 214½—214—214½ Mk. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Roggen loco 150 bis 169 M. nach Qualität gefordert, russ. und polnischer 154—156½ Mark, inländ. — M., schwedischer 164—168 Mark, defect russ. — M. ab Bahn bez., pr. Frühj. 156—155½—156 M. bez., pr. Mai-Juni 154½—154 bis 154½ M. bez., pr. Juni-Juli 153 M. bez., per Juli-August 153 M. bez., pr. Septbr.-October 155½—155—155½ M. bez. Gekündigt 11,000 Ctr. Kündigungspreis 156 Mk. — Gerste loco 144—183 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer per 1000 Kilo loco 150—195 Mark nach Qualität gefordert, ost- und westpreußischer 166—186 M., russischer 155—186 M., pommerscher und mecklenburgischer 186—190 Mark, böhmischer — Mark, schwedischer 186—190 Mark ab Bahn bez., pr. Frühjahr 167½ Mark bez., pr. Mai-Juni 166—166½ M. bez., per Juni-Juli 166 M. bez., pr. Juli-August 161 M. Gd., pr. September-October 157½ Mark bez. Gekündigt 7000 Ctr. Kündigungspreis 167 Mark — Erbsen, Kochwaare 178 bis 210 Mk., Futterwaare 170—177 Mark. — Weizenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 28,50—27,50 M. bez., Nr. 00: — M. bez., Nr. 0 und 1: 26,00—24,00 M. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack: Nr. 0: 24,00—22,50 M., Nr. 0 und 1: 21,50—20,00 Mark bez. — Roggenmehl pr. 100 Kilo Br. incl. Sack Nr. 0 und 1: April-Mai 21,25—15—20 M. bez., pr. Mai-Juni 21,25—15—20 M. bez., pr. Juni-Juli 21,25—15—20 M. bez., pr. Juli-August 21,40—35 Mk. bez., pr. August-September — M. bez., pr. September-October 21,60—55 M. bez., pr. October-November — Mk. bez. — Gekündigt — Ctnr. — Kündigungspreis — M. — Rüböl per 100 Kilo loco ohne Faß 64,5 M. bez., pr. April-Mai 65,3 M. bez., pr. Mai-Juni 65,1 M. bez., pr. Juni-Juli 65—64,8 M. bez., pr. Juli-Aug. — M. bez., pr. Septbr.-October 63,8—6—7 M. bez. Gekündigt — Ctnr. — Kündigungspreis — M. — Leinöl loco — M. — Petroleum loco per 100 Kilo incl. Faß 27 M. ab Bahn bez., pr. April-Mai 24,5 M. bez., pr. September-October 25,5 M. bez., pr. April — bez. — Gekündigt — Ctr. — Kündigungspreis — M. bez.

Spiritus loco „ohne Faß" per 10,000 pCt. 47,3 Mark bez., ab Speicher — Mk. bez., „mit Faß" pr. April-Mai 48,5—47,7—48 M. bez., pr. Mai-Juni 48,5—47,7—48 Mark bez., pr. Juni-Juli 48,6—47,8—48,2 Mark bez., pr. Juli-August 49,3—48,6—49 Mark bez., pr. August-September 50,3—49,6—50 Mk. bez., pr. Sept.-October 50,4—49,8—50,1 M. bez., per April — bez. Gek. 250,000 Liter. — Kündigungspreis 48 M.

Breslau, 18. Mai, 9½ Uhr Vorm. Am heutigen Markte war die Stimmung für Getreide ruhig, bei stärkerem Angebot und unveränderten Preisen.

Weizen in matter Haltung, pr. 100 Kilogr. schlesischer weißer 17,10 bis 19,50—21,40 Mark, gelber 16,90—19,00 bis 20,10 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, nur feine Qualitäten preishaltend, per 100 Kilogr. 14,20 bis 15,30 bis 16,80 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste wenig verändert, per 100 Kilogr. 13,00—15,00—16,00 Mark, weiße 16,50—17,20 Mark.

Hafer schwach behauptet, per 100 Kilogr. 17,40—18,50 bis 19,40 Mark, feinster über Notiz.

Mais wenig verändert, per 100 Kilogr. 11,50—12,30 Mark.

Erbsen gut preishaltend, per 100 Kilogr. 17—18—20,50 Mark.

Bohnen ohne Umsatz, per 100 Kilogr. 14,80—15,80—16,50 Mark.

Lupinen leicht verkäuflich, per 100 Kilogr. gelbe 10,00 bis 11,50 Mark, blaue 10,00—11,50 Mark.

Wicken blieben vernachlässigt, per 100 Kilogr. 16,80—17,80—18,80 Mk.

Oelsaaten ohne Umsatz.

Schlaglein unverändert.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	27	—	25	—	22	25
Winterraps	28	50	27	25	26	50
Winterrübsen	27	25	26	—	25	25
Sommerrübsen	28	50	27	50	26	—
Leindotter	26	—	25	—	24	—

Rapskuchen mehr beachtet, pr. 50 Kilogr. 7,30—7,60 Mark.

Leinkuchen ohne Aenderung, pr. 50 Kilogr. 9,20—9,70 Mark.

Kleesamen nominell, rother pr. 50 Kilogr. 50—58—60—63 Mark, — weißer pr. 50 Kilogr. 58—60—62—66 Mark, hochfeiner über Notiz.

Thymothee nominell, pr. 50 Kilogr. 36—39—42 Mark.

Mehl ohne Aenderung, pr. 100 Kilogr. Weizen fein alt 29,75—30,75 Mark, neu 27,75—28,75 Mark, Roggen fein 26,25—27,00 Mark, Hausbacken 25,00—26,00 Mark, Roggen-Futtermehl 9,75—10,75 Mark, Weizenkleie 7,75 bis 8,50 Mark.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Mai 17. 18.	Nachm. 2 U.	Abds. 10 U.	Morg. 6 U.
Luftdruck bei 0°	332''',93	332''',95	332''',77
Luftwärme	+ 11°,9	+ 9°,1	+ 6°,0
Dunstdruck	2''',07	2''',59	2''',46
Dunstsättigung	37 pCt.	59 pCt.	72 pCt.
Wind	NW. 1	NO. 1	NW. 1
Wetter	bewölkt.	trübe.	heiter.
Wärme der Oder		7 Uhr Morgens	+ 8°,6.

Breslau, 18. Mai. [Wasserstand.] O.-P. 5 M. 44 Cm. U.-P. 1 M. 40 Cm.

Telegraphische Depeschen.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Straßburg i. E., 17. Mai. Die zweite Session des Landes-Ausschusses wurde heute in Anwesenheit fast sämmtlicher Mitglieder durch eine Ansprache des Oberpräsidenten v. Möller eröffnet, welche der Alterspräsident Feurer (Saarunion) mit einem Rückblicke auf die gedeihlichen Resultate der ersten Session und dem Ausdrucke des vollsten Vertrauens zur Regierung beantwortete. Es folgte darauf die Wahl der Bureaux. Schlumberger (Gebweiler), der schon in der vorigen Session als Präsident fungirte, wurde mit 26 von 28 Stimmen wieder zum Präsidenten, Zorn v. Bulach aus Osthausen mit 20 Stimmen zum Vicepräsidenten gewählt.

Prag, 17. Mai. Die „Bohemia" meldet: Die Regierung schloß mit der Prag-Duxer Eisenbahn, vorbehaltlich der Genehmigung des Reichsrathes, einen Vertrag ab, wonach ihr behufs Ausbaues der Strecke Brüx-Mulde ein 5procentiges Darlehn von einer Million, rückzahlbar in 24 Semestralquoten, gewährt wird unter der Bedingung der Einräumung eines grundbücherlichen Vorzugsrechtes vor den Prioritäten erster und zweiter Emission.

Aarau, 17. Mai. Der große Rath von Aargau beschloß gestern die Aufhebung der Nonnenklöster Hermotschwyl und Gradenthal, und heute des Stiftes St. Verena in Zurzach, letztere mit 81 gegen 47 Stimmen.

Versailles, 17. Mai. In der heutigen Sitzung der Deputirtenkammer machte der Deputirte Cassagnac der Regierung den Vorwurf, bei der Ernennung der Maires im Departement Gers einen Druck auf die Wahlen bezweckt zu haben. Der Minister des Innern, Marcère, erwiderte darauf, daß in dem Programm des Ministeriums die Sicherung der W[ahlfreiheit] die erste Stelle einnehme und daß die in Rede stehenden [Aend]erungen in der Besetzung der Mairestellen von der öffentlichen M[einun]g verlangt worden seien. Der Justizminister Dufaure brachte dann den Antrag ein auf Ermächtigung zur gerichtlichen Verfolgung des Deputirten Rouvier, der der Vornahme unmoralischer Handlungen angeklagt ist. — Im weiteren Verlaufe der Sitzung wurde die Generaldiscussion über die Amnestievorlage beendet. Dem Vernehmen nach vertheidigt Raspail morgen seinen Antrag auf vollständige Amnestie.

Brüssel, 17. Mai. Ihre Majestät die Kaiserin [Augu]sta ist heute Mittag 1¼ Uhr hier eingetroffen. Auf dem Bahnhofe, wo eine Ehrencompagnie aufgestellt war, wurde Ihre Majestät von den Mitgliedern der Königlichen Familie empfangen und von denselben nach dem Königlichen Schloß, wo ein Gala-Diner stattfindet, geleitet. Ihre Majestät wird heute Abend 11½ Uhr die Reise nach Deutschland fortsetzen.

(L. Hirsch's telegraphisches Bureau.)

Paris, 17. Mai, Abends. Das an der heutigen Börse verbreitete Gerücht, daß das Cabinet Depretis erschüttert sei, wird durch aus Rom eingetroffene Depeschen widerlegt.

Paris, 17. Mai. Der Gouverneur des Credit foncier, Frémy, ist zurückgetreten und wird wahrscheinlich durch Mathieu Bodet ersetzt werden.

Sissek, 17. Mai. Nach hier eingetroffenen Nachrichten hat bei Buzim in Türkisch-Croatien ein heftiger Kampf zwischen 3000 Türken und 1000 Insurgenten stattgefunden. Letztere griffen die Türken mit dem Bayonnete an und schlugen sie in die Flucht.

Telegraphische Course und Börsennachrichten.
(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Frankfurt a. M., 17. Mai, Nachm. 2 Uhr. 30 Min. [Schluß-Course.] Londoner Wechsel 204, 15, Pariser Wechsel 80, 95, Wiener W[echsel] [illegible], 75, Böhmische Westbahn 151¾, Elisabethbahn 121½, Galizier 101¼, Franzosen*) 222¼, Lombarden*) 56¾, Nordwestbahn 107, Silberrente 57⅞, Papierrente 55, Russ. Bodencredit 86⅛, Russen 1872 98⅝, Russ. Anleihe — —, Amerikaner de 1885 101¼, 1860er Loose 97½, 1864er Loose 263, 20, Creditact.*) 111½, Oest. Nationalb. 713, 00, Darmst. Bank 101¾, Brüsseler Bank —, —, Berliner Bankverein 81½, Frankfurter Wechslerbank 76¼, Deutsch-österreichische Bank 90¼, Meininger Bank 78¾, Hahn'sche Effectenbank —, Reichsbank 155¼, Continental —, —, Hess. Ludwigsbahn 99, Oberhessen 72¼, Ungarische Staatsloose 14?, 00, do. Schtzw. alte 85½, do. neue 83⅝, Central-Pacific 91⅝, Tarten —, Ung. Ostb.-Obl. II. 58⅜. Deutsche Vereinsbank —. Pardubitzer Actien —.

Speculationswerthe matt, österreichische Bahnen meist besser.

Nach Schluß der Börse: Ziemlich fest. Credit-Actien 111¼, Franzosen 222¾, Lombarden 58⅜, 1860er Loose —, Elisabethbahn —, —, Franz-Josefsbahn —, Galizier —, —, Ungarische Staatsloose —, —. Reichsbank —, Darmstädter Bank —.

*) Per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 17. Mai, Nachmittags. [Schluß-Course.] Hamburger St.-Pr.-A. 114½, Silberrente 58, Creditactien 111¾, Nordwestbahn —, 1860er Loose 97¾, Franzosen 557. Lombarden 147½, Italien. Rente 70½, Vereinsbank 117, Laurahütte 57, Commerzbank 87. do. II. Emission —, —, Provinzial-Disconto —, —, Norddeutsche 126½, Anglo-deutsche 54¾, Internationale Bank 85¼, Amerikaner de 1885 96⅜, Köln-Mindener St.-A. 100, Rheinische Eisenbahn do. 116⅛, Bergisch-Märkische do. 83⅛, Disconto 2¾ pCt. — Ziemlich fest.

Hamburg, 17. Mai, Nachm. [Getreidemarkt.] Weizen loco fest, auf Termine flau. Roggen loco fest, auf Termine matt. Weizen pr. Mai 214 Br., 213 Gd., pr. Juli-August pr. 1000 Kilo 211 Br., 210 Gd. Roggen pr. Mai 155 Br., 154 Gd., pr. Juli-August pr. 1000 Kilo 154 Br., 153 Gd. Hafer ruhig. Gerste fest. Rüböl fest, loco und pr. Mai 63½, pr. Octbr. pr. 200 Pfd. 64½. Spiritus höher, pr. Mai 35¾, pr. Juni-Juli 36¼, per Juli-August 37, per Sept.-Oct. per 100 Liter 100% 38. Kaffee sehr fest, Umsatz 4000 Sack. Petroleum fest, Standard white loco 12, 00 Br., 11, 90 Gd., per Mai 11, 90 Gd., per August-December 12, 20 Gd. — — Wetter: Schön.

Liverpool, 17. Mai, Vormittags. [Baumwolle.] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 8000 Ballen. Unverändert. Tagesimport 2000 Ballen, davon 1000 Ballen amerikanische.

Liverpool, 17. Mai, Nachmittags. [Baumwolle.] (Schlußbericht.) Umsatz 10,000 Ballen, davon für Speculation und Export 2000 Ballen. — Unverändert. Ankünfte ruhig.

Middl. Orleans 6 5/16, middl. amerikanische 6⅛, fair Dhollerah 4⅝, middl. fair Dhollerah 4⅛, good middl. Dhollerah 3⅞, middl. Dhollerah 3⅝, fair Bengal 4, good fair Broach 4½, new fair Oomra 4⅝, good fair Oomra 4⅝, fair Madras —, fair Pernam 6⅝, fair Smyrna 5½, fair Egyptian 6⅞.

Antwerpen, 17. Mai, Nachmitt. 4 Uhr 30 Minuten. [Getreidemarkt.] Geschäftslos.

Antwerpen, 17. Mai, Nachmittags 4 Uhr 30 Min. [Petroleum-Markt.] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 28 bez. [illegible] Br., pr. Mai 27¾ bez., 28 Br., pr. Juni 28½ Br., pr. September 30 Br., per September-December 30½ bez., 31 Br. Steigend.

Bremen, 17. Mai, Nachmittags. [Petroleum.] (Schlußbericht.) Standart white loco 11, 40, pr. Juni 11, 50, pr. Juli 11, 75, pr. August-December 12, 50. Fest.

[Das erste Mai-Heft von „Unsere Zeit. Deutsche Revue der Gegenwart"] (Leipzig, F. A. Brockhaus) enthält: Das moderne Japan. Von Friedrich Hellwald. I. — Die neueste Geschichte Spaniens. Von Wilhelm Lauser. XIV. — Das Pariser Theaterjahr 1875. Von Friedrich Karl Peterssen. III. — Luftcurorte in der Schweiz. Aus den Papieren eines Brustleidenden. III. — Chronik der Gegenwart: Politische Revue.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein. (In Vertretung: Dr. Weis.)
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.